

LAS FERIAS DE PORTOBELO: APARIENCIA Y REALIDAD DEL COMERCIO CON INDIAS

Pocos temas de la historia americana son tan llamativos y tan carentes de estudios específicos como el de las ferias de Portobelo. El lugar por donde pasaron miles de toneladas de la plata sacada del Perú —según las cifras de Hamilton de la plata que entró en España desde 1576 a 1660 un 60 ó un 65 % llegó procedente del Istmo— y adonde, en teoría, debían comerciarse los productos europeos destinados a ser distribuidos por toda la América del Sur; en definitiva, han sido consideradas como el nudo gordiano del comercio entre Sevilla y Lima.

Aunque los historiadores del tráfico atlántico —Haring, Moreyra y Paz Soldán y, sobre todo, Chaunu— se han ocupado de ellas, de su organización, frecuencia o duración, faltan estudios que puntualicen sobre el volumen y calidad de las transacciones que en ellas se realizaron.

Allyn C. Loosley, autor de uno de los pocos trabajos que hay sobre esta materia, apunta su razón de ser. Eran, según su criterio, el límite geográfico que marcaba las áreas de influencia entre el comercio limeño y el sevillano. «La influencia de la Feria —dice Loosley— era el resultado de un convenio entre los mercaderes españoles y peruanos, sancionado por la corona y que se acogía al método impuesto por ésta. Así los mercaderes españoles podían comerciar sólo hasta Portobelo y los peruanos sólo hasta el Istmo. Esencialmente actuaban como dos compañías mercantes. En Sevilla estaban los miembros de una, y en Perú los de otra. En las Ferias, los mercaderes sevillanos eran representados por el Almirante de la flota y los peruanos por el presidente de Panamá». ¹ En teoría

¹ Loosley, Allyn C.: *The Puerto Bello fairs*. H. A. H. R., vol. XIII, núm. 3, 1933, págs. 314-335, la traducción de la cita ha sido hecha por la autora.

debería haber sido así, y pensamos que tal planteamiento es correcto para las ferias que se celebraron en Nombre de Dios en la segunda mitad del siglo XVI. Pero en modo alguno puede aplicarse a las celebradas en Portobelo a lo largo de todo el siglo XVII. La realidad de ellas fue algo muy distinto.

Existen datos de cronistas y viajeros del siglo XVI que coinciden en afirmar que las ferias celebradas en el Istmo eran las más importantes del mundo. Cieza compara el trato que se realizaba en Nombre de Dios con el de la ciudad de Venecia,² aunque un italiano que estuvo presente en la de 1544, Girolamo Benzoni, se encarga de desmentirlo con una expresiva frase:

«Diez mercaderes venecianos serían suficientes para comprar todas las mercancías que un año se venden allí, así como la propia ciudad». ³ En términos parecidos a los de Cieza se expresa otro cronista del XVI, López de Velasco, y sus elogiosas frases se han ido transmitiendo de un historiador a otro sin tenerse en cuenta que las ferias en Portobelo se inician en 1598 cuando el panorama comercial pasaba por un período muy distinto del anterior.

¿Cómo fueron en realidad estas ferias de Portobelo? ¿Qué quedaba en ellas del esplendor cantado por los cronistas de la anterior centuria? Si nos atenemos a la documentación oficial, desde la última década del siglo XVI se inicia en el comercio transatlántico un período francamente descendente. No sólo se refleja esta decadencia en las cifras de almorjafazgos, sino en la penuria de la hacienda de Panamá, cuyos oficiales reales, de acuerdo con la Audiencia, deciden desde los primeros años del siglo XVII, echar mano a parte de la plata peruana consignada para el rey, para poder hacer frente a los gastos de defensa de Portobelo, Río Chagres y otras necesidades. ⁴ Por estos mismos años, como si se tratara

² Cieza de León, Pedro: *La crónica del Perú*. En *Crónicas de la Conquista del Perú*, México, s. a., pág. 145.

³ Benzoni, Girolamo: *La Historia del Mundo Nuevo*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1967, pág. 135.

⁴ En 1607 se tomaron de la plata del Perú 35.000 pesos para los castillos de Portobelo. En las arcas de la Caja Real no había dinero para hacer frente a estos gastos y hacía más de un año que no se pagaba a los soldados. Cartas del tesorero y la Audiencia de Panamá. Panamá, 24 y 26 de junio 1607. A. G. I., Panamá, 15.

de un coro de plañideras, personas o instituciones elevan continuas quejas y protestas al rey por el estado a que había llegado el comercio del Istmo.

En 1600 el gobernador advertía la ruina que afligía a la tierra porque los mercaderes no vivían en ella, sino que acudían sólo en tiempos de flotas, que en ese momento comenzaban a ser más espaciadas.⁵ Seis años más tarde el panorama era de lo más sombrío. Estaban «...los vecinos muy pobres, llenos de trabajos y necesidades, muchas casas despobladas y las demás tan flacas en el trato de ellas que se hecha muy bien de ver que se va padeciendo ruina...». Se añoraban los tiempos pasados en los que solía haber «...en ese reino 34 ó 40 factores con casas opulentas porque eran intermediarios de los de Perú y Sevilla...». Desde hacía 15 años los mercaderes de Lima, Cuzco, Charcas y Potosí enviaban particulares a España con lo cual se acababa con los intermediarios.⁶ La Audiencia coincidía con los gobernadores en mostrar su pesimismo y escribía: «...está la ciudad tan afligida y pobre que ha venido en tanta quiebra que ya no le falta sino acabarse de consumir...», y expresaba su temor de «...que los pocos vecinos que han quedado y que viven en ella con poco gusto y aprovechamiento por la quiebra que hay en el comercio y ganancias y no haber otra cosa de qué sustentarse, se ausenten y dejen a esta ciudad tan sola que obliguen a S. M. a tener en ella presidio como en Portobello...». ⁷ Quizá la Audiencia fuera la más cargada de razón en su protesta porque a la disminución del comercio oficial se había unido la paulatina despoblación de Veragua a causa del agotamiento del oro con la consiguiente disminución de los pleitos, hasta tal punto que no se podían pagar los sueldos de los funcionarios.⁸ Cuando en 1604 el gobernador de Veragua se empeñó en poblar Coclé, por la aparición de nuevos yacimientos auríferos, hubo que prohibir que vecinos de Panamá y Portobello se trasla-

⁵ Don Alonso de Sotomayor al rey, Portobello, 1 julio 1600. A. G. I. Ibidem.

⁶ Don Francisco Valverdi de Mercado. Panamá, 3 enero de 1606. A. G. I., Ibidem.

⁷ La Audiencia al rey, Panamá, 11 julio 1604. A. G. I. Ibidem.

⁸ Sobre este tema hay documentación en A. G. I., Panamá, 45 y 15. Concretamente me he basado en una real cédula al presidente de Panamá de 28 octubre 1598 y una carta de la Audiencia al rey de 4 julio 1608.

daran al interior ante el temor de un total despoblamiento de estas dos ciudades.⁹

Este sombrío panorama sigue siendo una constante en la documentación a medida que avanza el siglo. En 1622, el presidente de la Audiencia, Rodrigo de Vivero, insistía en la decadencia del tráfico, pintando la pobreza de transacciones en la feria de 1622 y pidiendo que no se enviara flota al año siguiente.¹⁰ Esta situación se refleja en las cifras que arrojan las cuentas fiscales tanto en el porcentaje que se paga por la plata, recogido en la obra de Hamilton, como en los derechos de almojarifazgo. Pero ¿hasta qué punto estas cifras pueden servirnos de índice? ¿Qué volumen representaba el fraude? ¿Cuánto de la carga de una flota se vendía en realidad en la feria de Portobelo?

Es curioso observar cómo, a pesar de que todos los datos apuntan la existencia de una contracción comercial, algunos testimonios de la década de los veinte coinciden en catalogar la feria de Portobelo como la mayor del mundo. El clérigo inglés Tomás Gage, testigo de una de ellas, queda fascinado por la riqueza de las transacciones y el relumbrón de la plata y afirmaba que «puedo decir con atrevimiento, y sostener, que durante esos quince días, *no hay una feria más rica en todo el mundo* que la que se hace en Puerto Bello entre los comerciantes españoles, Perú, Panamá y otros lugares vecinos». ¹¹ En términos parecidos se expresaba el tesorero de Panamá, en 1623, al afirmar de Portobelo que era «...puerto tan importante, frontera, llave y paso para el Perú y donde se recoge el tesoro que de allá viene para S. M. y se hace *la mayor feria del mundo*». Buen observador, preocupado por la disminución que experimentan los derechos reales, aseguraba que no era porque hubiera menos tratos, ni menos mercaderes, ni menos producción de plata que en otros tiempos, ni porque fuera menor el valor de las flotas sino por los grandes fraudes que se hacían de continuo en las flotas y ferias. ¹²

9 La Audiencia al rey. Panamá, 11 julio 1604. A. G. I., Panamá, 15.

10 Carta de Rodrigo de Vivero. Portobelo, 14 julio 1622. A. G. I., Panamá, 17.

11 *Los viajes de Tomás Gage en la Nueva España*, París, 1858, Tomo II, pág. 289.

12 Lope de Cañizares al rey. Portobelo, 10 agosto 1623. A. G. I., Panamá, 34 A.

Estos datos, directos y vivos, se contradicen indudablemente con la frialdad de las cifras oficiales y nos retan a determinar de algún modo el monto del fraude.

El profesor Domínguez Ortiz se plantea este problema y afirma que nadie duda de la existencia del fraude en las flotas, pero que la cuestión está en saber sus proporciones.¹³ Desde luego, en nuestra opinión, su monto rebasó todos los límites previstos. Teniendo en cuenta la infraestructura sobre la que se cimentaba el tráfico, la naturaleza de las flotas de Tierra Firme y la aparición de los peruleros, no debe extrañarnos demasiado que en la flota de 1624 se denuncien fraudes por la fabulosa cantidad de más de ocho millones de pesos. Por supuesto que la cifra que arroja esta denuncia que más adelante examinaremos con detenimiento, es sólo una muestra, pero puede servir para plantear una serie de consideraciones que, a nuestro juicio, invalidan o relativizan llamativamente las estadísticas sobre las que se ha estado sustentando la trayectoria comercial en el istmo de Panamá durante el siglo XVII.

En este sentido, el presente trabajo es sólo un avance de otro más amplio en el que se pretende estudiar el papel del istmo panameño dentro de las relaciones comerciales entre Sevilla y Lima. Por tanto, sólo se trata de plantear algunas hipótesis y adelantar algunas conclusiones, que pueden no ser definitivas pero que esperamos arrojen cierta luz sobre algunas cuestiones bastante debatidas en la actualidad.

I. Infraestructura comercial del Istmo

La ruta oficial del comercio hacia el Perú cimentada sobre las condiciones geográficas del istmo de Panamá presentaba una serie de obstáculos difíciles de salvar, que propiciaban irregularidades de todo tipo. El binomio Portobello-Panamá —lo mismo que en el siglo XVI lo fue Nombre de Dios-Panamá— formaba una especie

¹³ Domínguez Ortiz, Antonio: *Los caminos de la plata americana*. «Boletín de la Academia Nacional de la Historia», tomo LXII, núm. 248. Caracas, 1979, páginas 811-826.

de inmenso puerto con fondeaderos distantes varios kilómetros y con una geografía hostil a la que había que vencer continuamente. Ya fuera el camino de tierra a lomo de mulas o el más habitual del río Chagres hasta la Casa de las Cruces, el paso del istmo presentaba una serie de dificultades que entorpecían y encarecían notablemente los fletes, a la par que ofrecía la oportunidad de burlar la vigilancia de los funcionarios reales.¹⁴

Portobello era una especie de ciudad fantasma que emergía con la llegada de las flotas.¹⁵ Apéndice natural de Panamá, su única razón de existencia era la de proporcionar un puerto de desembarque y embarque de los productos europeos y la plata peruana. A sólo unas leguas de Nombre de Dios, se decidió su traslado buscando un fondeadero de mayor capacidad para albergar las flotas. En 1595, Juan Bautista Antonelli trabajaba en las fortificaciones de la nueva ciudad¹⁶ y dos años más tarde había empezado a poblarse con algunas chozas de caña y hoja de palma. No había ninguna casa de piedra ni adobe y hasta la propia iglesia era un mísero bohío. Carecía de casas de cabildo, cárcel, carnicerías, mataderos y de cualquier tipo de obra de saneamiento como desagües, basure-

14 Los cronistas del siglo XVI hacen por lo general una vívida descripción del transporte a través del istmo. Véase especialmente López de Velasco, Juan: *Geografía y descripción universal de las Indias Occidentales*. B. A. E., tomo CCXLVIII, pág. 172. Carletti, Francesco: *Razonamiento de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, México, 1976, págs. 34-38. Modernamente, el transporte de Portobello a Panamá en la época colonial y la carestía de los fletes ha sido estudiado por Castillero Calvo, Alfredo: *Economía terciaria y sociedad. Panamá, siglos XVI y XVII*. Panamá, 1980.

15 Tomás Gage, op. cit., págs. 288-289, escribía: «Diez días después llegó la flota compuesta de ocho galeones y diez navíos mercantes... Era una maravilla el ver las gentes que había por las calles, en lugares que pocos días antes no se veía casi nadie». Casi un siglo más tarde Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en su *Relación histórica del viaje a la América meridional*, Libro II, cap. VI. Madrid, 1748. (Reimpres. 1978, tomo I, págs. 139-40) se asombraban de que «aquella ciudad de tan corto número de gente por su mal temperamento, escasés de víveres y mala disposición del terreno viene a ser una de las más pobladas de la América Meridional en tiempo de armada... Es cosa de admiración haber visto aquel lugar en tiempo muerto solitario, pobre y lleno de un perpetuo silencio; su puerto despoblado y infundiendo todo melancolía; y gozarlo después con el bullicio de tantas gentes; sus casas ocupadas; su plaza y calles llenas de farderías y cajones de plata sellada, en barras, labrada y oro; su puerto lleno de navíos... y de un paraje el más aborrecible todo el año por sus pensiones, se forma el teatro y depósito de las riquezas de los dos comercios de España y el Perú».

16 Consulta del Consejo al Rey. Madrid, 24 septiembre 1595. A. G. I., Panamá, 1.

ros, etc. Sin embargo, a pesar de estas condiciones, hubo que hacerse el traslado de forma apresurada después de la ruina que supuso para Nombre de Dios el ataque de Drake y dos posteriores incendios.¹⁷ En 1603 la ciudad continuaba pobre y deshabitada y ya era evidente el perjuicio que suponía el que los propietarios de casas, embarcaciones del río Chagres, recuas de mulas e, incluso, los propios regidores sólo vivieran en ella en tiempos de flota; es decir 20 ó 30 días al año.¹⁸

Una ciudad provisional, que conservó esta característica durante todo el siglo XVII. Su clima malsano y enfermizo hacía muchos más estragos en la gente de mar que la propia travesía. A comienzos de la centuria Samuel Champlain llamaba a Portobello «la más nociva y lamentable residencia del mundo», y se lamentaba del gran número de marineros, soldados y marcaderes que morían mientras la flota permanecía allí.¹⁹ Tales estragos ocurrían durante la permanencia de la flota, que en el siglo XVIII su mala fama se había extendido por toda Europa.²⁰

En 1607 la ciudad presentaba un perfil que sería el que conservaría a lo largo de toda la centuria: había algunas casas de madera construidas sobre pilares, con bodegas y cubiertas de tejas y otras de ladrillo, excepto en los cuatro arrabales —Triana, de la Merced, Guinea y de la Carnicería— que continuaban siendo de caña y paja. En total, las construcciones de ladrillo o madera no pasaban de 34.²¹ En el llamado «tiempo muerto», que eran más de diez meses del año, la mayoría estaban deshabitadas y la población se reducía a la presencia de algunos negros en los barrios periféricos.

En 1622 sólo había 13 vecinos²² porque la mayoría de los

17 Consulta del Consejo. Madrid, 6 noviembre 1597. A. G. I., *Ibidem*.

18 El tesorero Pedro de Mendiola. Portobello, 17 julio 1603. A. G. I., Panamá, 45.

19 Champlain, Samuel: *Narrative of a voyage to the West Indias and Mexico in the years 1599-1602*. Londres, 1859, págs. 40-41.

20 Jorge Juan y Antonio de Ulloa: *Relación histórica...*, tomo I, libro II, cap. IV pág. 126. Todo este capítulo está dedicado a describir la insalubridad de Portobello.

21 Descripción de Portobello, 1607. C. D. O. I. N., tomo 9, págs. 108-120.

22 El gobernador Rodrigo de Vivero. Portobello, 14 septiembre 1622. A. G. I., Panamá, 17.

propietarios de casas y barcos vivían en Panamá. El tesorero, López de Cañizares da esta visión de la ciudad en 1623:

«... (los vecinos) dejan allí sus casas vacías y los barcos del río Chagres que son haciendas gruesas y sólo acuden por sí o por terceras personas al tiempo y venida de las flotas y alquilan las casas y barcos a precios tan altos que hay años que ganan 10.000 pesos y el que menos 5 ó 6.000. Luego se van y queda la ciudad sola, con algunos pulperos, la mayoría extranjeros, que se van cuando quieren sin que haya quien tome las armas en caso de enemigos.²³

Una relación de la década de los años 30 del siglo XVII nos ofrece una visión de la economía de Portobelo bastante completa y nos presenta una ciudad totalmente dedicada a un comercio controlado por unos cuantos dueños de barcas del río Chagres y de recuas de mulas, que imponían sus precios y condiciones obteniendo pingües beneficios. Se supone que un número de cuatro a seis hombres ricos habían ganado más de 100.000 pesos sólo con el tráfico del río Chagres y el arrendamiento de casas y almacenes en épocas de Feria. Estos hombres, la mayoría vecinos de Panamá²⁴ pretendían legalizar el monopolio, limitando el número de barcos a cambio de una compensación a la Corona en el transporte de los azogues.²⁵

Castillero hace un magnífico resumen de los altos costos del transporte mular transístmico y afirma que el flete por kilómetro era en la ruta Panamá-Portobelo trece veces más caro que en la Huancavelica-Potosí, de once a dieciséis veces que en la de Mendoza

²³ El tesorero López de Cañizares. Portobelo, 10 agosto 1623. A. G. I., Panamá, 34 A. La mejor descripción de cómo se animaba la ciudad en tiempos de flota y la carestía de alojamiento y alimentos la ofrece Gage, Tomás, op. cit., tomo I, págs. 286-289. Basándose en este cronista, Haring ofrece una amplia visión de este momento en *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Hasburgos*. México, 1979, págs. 237-239.

²⁴ Por ejemplo, el capitán Pedro Pablo Minucho, Andrés Cortés de la Serna, Alonso de Cañizares o Agustín Franco.

²⁵ Memorial de Sebastián y Guzmán sobre la pretensión de los mineros de Potosí, 1638. Incluye un amplio informe sobre los barcos que navegan en el río Chagres que ocupa las págs. 478 a 562. Biblioteca Nacional de Madrid, Mss. 4.251.

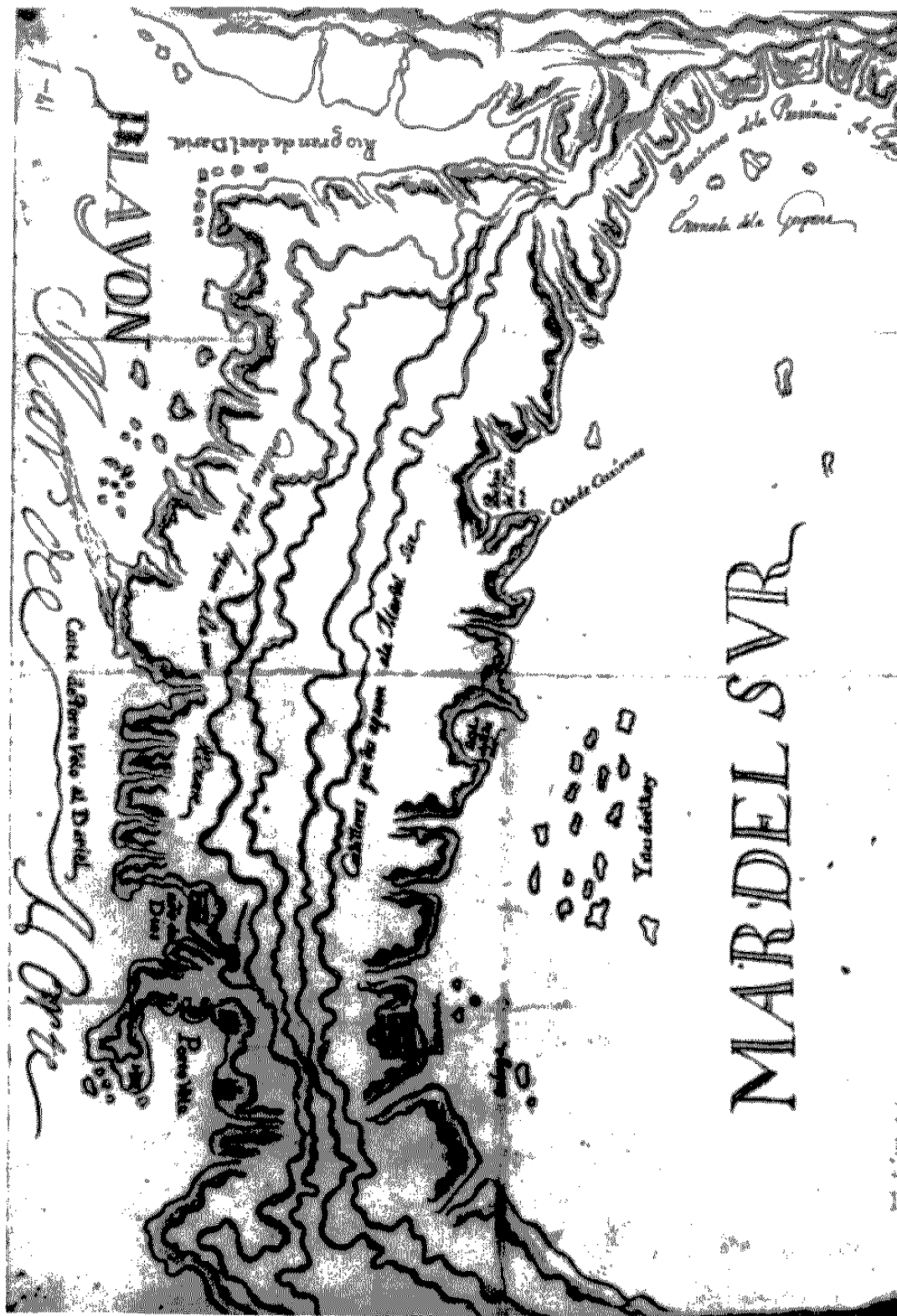


Lámina 1.—Mapa del istmo de Panamá. Se ven claramente los emplazamientos de las ciudades de Panamá, Nombre de Dios y Portobelo. Anónimo y sin fecha. Probablemente de los primeros años del siglo XVII. A. G. I., M. y P. Panamá. 23.

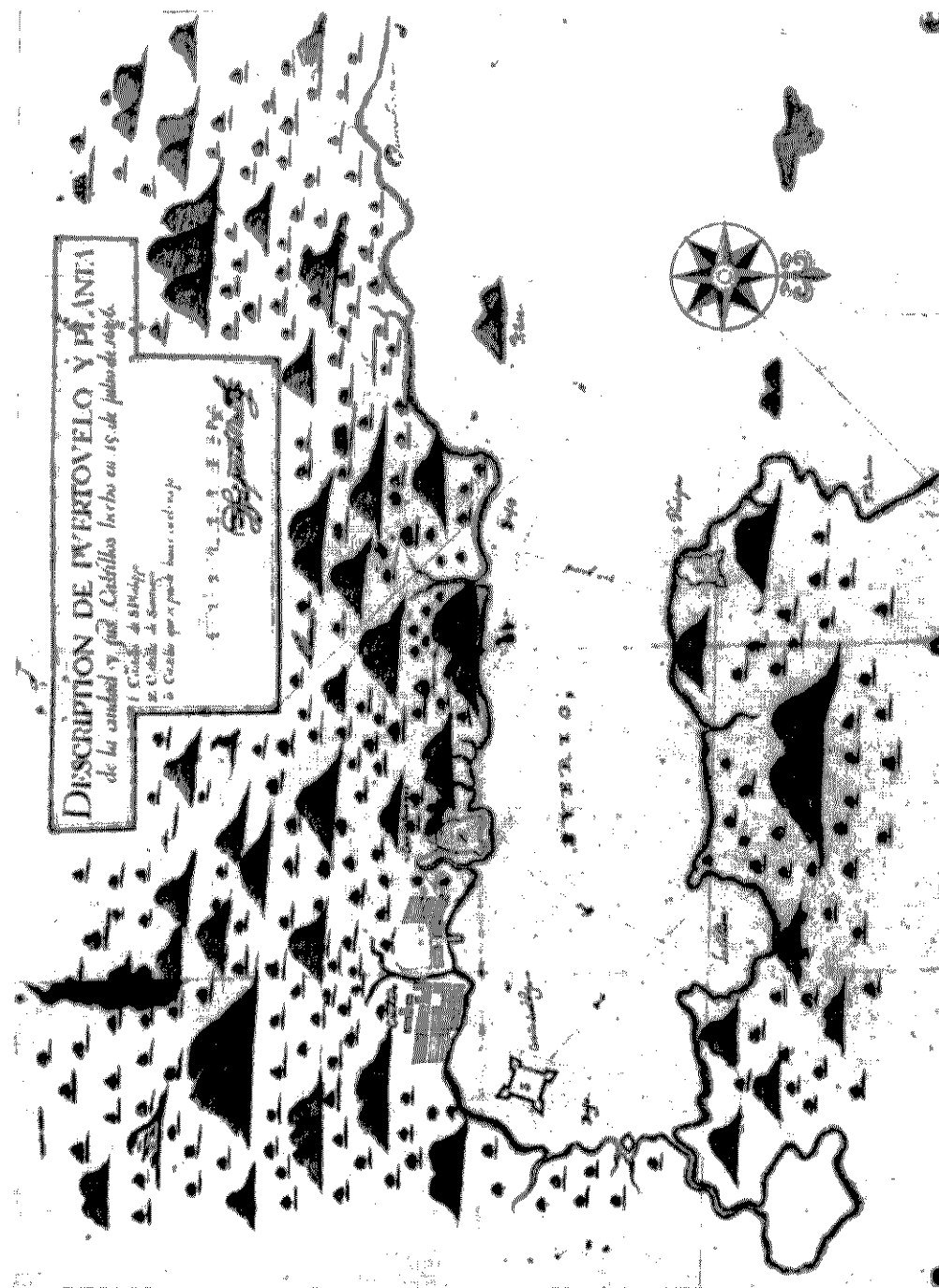


Lámina 2.—Descripción y planta de la ciudad de Portobello y sus castillos, hecha por Cristóbal de Roda en 1626. A. G. I., M. y P. Panamá, 42.

a Santiago de Chile, diez y siete veces más cara que en la de Punta Arenas a Cartago en Costa Rica y cuarenta y cuatro veces más que en la de Acapulco a Veracruz. Lo justifica por la dificultad y complicación que presentaba el transporte por el istmo, por el valor de las mercancías transportadas y, sobre todo, por el monopolio de esa ruta que excluía cualquier clase de competencia.²⁶

Este complicado y mixto paso transístmico obligó necesariamente a la Corona a una serie de precauciones que se ven reflejadas en la importancia que se dio a la protección del río Chagres a pesar de lo cual no se pudo impedir la entrada del enemigo en varias ocasiones.

Poco antes de la llegada de la flota, la ciudad dormida comenzaba a despertar de su letargo y se producía un auténtico éxodo desde Panamá: oficiales reales, mercaderes, factores, artesanos, etc. se mudaban a Portobelo para recibir las mercancías y alojar a los tres mil o cuatro mil soldados y marineros. Todo tenía que improvisarse: alojamientos, tiendas, barracas, hospitales, etc. El abasto presentaba serias dificultades²⁷ y los precios experimentaban una subida desorbitada. Subida que sufrían los propios oficiales reales, a los que el sueldo no cubría los gastos de estancia en Portobelo, lo que les hacía mucho más vulnerables a cualquier tipo de cohecho.²⁸ La resistencia que cualquier individuo de mediana cul-

²⁶ Castillero Calvo, Alfredo: *Economía terciaria...*, págs. 29-33.

²⁷ Según la relación de Portobelo de 1607, antes citada, el abasto de Portobelo se hacía desde muy diversos lugares de la geografía americana: del Perú llegaban harinas y conservas; de Chile, azúcar; de Panamá ganado vacuno y de cerda; del Nuevo Reino de Granada, jamones, quesos, bizcochos, cordobanes y otras menudencias y legumbres; de Santa Marta, maíz, carneros y loza; de Nicaragua miel de abeja y de cañas, tabaco, sebo, brea, gallinas, algún maíz, aceite, resina, petates que servían de esteras, chocolate y cacao; de Cartagena y Tolú, ganado de cerda y maíz; de Jamaica y Santo Domingo, cazabe, carne salada, azúcar y alguna miel y de Cartago, en Costa Rica, maíz, tabaco, ganado de cerda y muchas gallinas. Más tarde, esta diversidad de puntos de abastecimiento fue reduciéndose y en el siglo XVII dos ciudades eran las principales proveedoras: Cartagena y Panamá. De la primera se llevaban maíz, arroz, cazabe, cerdos y gallinas y de la segunda, ganado mayor. Las frutas, azúcar, miel y aguardiente lo proporcionaban las chacaras e ingenios que existían cerca de la ciudad. El pescado era abundante. Jorge Juan y Antonio de Ulloa, op. cit., tomo I, libro II, cap. V, pág. 133.

²⁸ Desde principios de siglo se estuvo pretendiendo que, por turno, uno de los tres oficiales reales de Panamá, residiera permanentemente en Portobelo, y aunque

tura y capacidad económica ponía para residir en ella era causa de que varios cargos se acumularan en una sola persona²⁹ con los consiguientes fraudes que ello, generalmente, acarreaba. Por otra parte, la inusitada actividad de la época de ferias desbordaba a los propios oficiales reales. Los comerciantes iban sacando de las barracas sus mercancías con mucha prisa y desorden de forma que los oficiales no tenían tiempo ni siquiera de cotejar los registros. Pero es que, además, debían llevar las cuentas, avaluar la flota, cobrar los almojarifazgos, hacer los registros de la plata que iba para España, entregarla a los maestros, pagarles el porte, etc., etc.³⁰ Todo ello sin contar con unas mínimas condiciones para trabajar.

Hasta bien avanzado el siglo XVII no había ni siquiera una aduana para controlar los registros, de forma que los comerciantes llevaban las mercancías directamente de los navíos a sus casas, tiendas o barracones con la posibilidad de cualquier tipo de evasión o fraude. Desde muy pronto los gobernadores se hicieron cargo del problema al observar cómo las casas de los oficiales reales, que servían de alojamiento a los generales de la flota, no contaban con aposentos o lugares destinados a recibir las mercancías. Valverdi de Mercado propuso al rey en 1605 la construcción de una aduana en la plaza del castillo de Santiago con capacidad suficiente para que cupiera en ella la ropa que se descargaba en su día, de forma que se pudieran verificar los registros. Pensaba que con los descaminos que se producirían en la flota de un año se suplirían los

se tropezó con la negativa de éstos, que se acogen a una real cédula dada en Aranjuez el 10 de noviembre de 1575 en la que se ordena que los oficiales reales residan en Panamá (autos promovidos por el gobernador Valverdi. A. G. I., Panamá, 15) parece que desde 1608 se van rotando para que siempre quede de guardia alguno de ellos, con 200 ducados sobre su sueldo para poder subsistir. (Consultas del Consejo al Rey. Madrid, 29 de julio de 1608 y 16 de febrero de 1618. A. G. I., Panamá, 1).

²⁹ Un sujeto, que era yerno del factor Juan de Nava, acumulaba en 1621 los siguientes oficios: teniente de oficial real, regidor, receptor de las alcabalas, de la Bula de la Santa Cruzada y corredor de lonja. Informe de don Alonso Coronado y Ulloa. Portobelo, 23 julio 1621. A. G. I., Panamá, 17.

³⁰ Informe de don Cristóbal de Balbas, 1625. A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 2, pág. 182. Una de las consecuencias más importantes de esta sobrecarga fue el fraude en el registro de la plata que se entregaba a los maestros sin declarar peso. Sólo se indicaba el número de barras y la marca. La Casa de Contratación al Consejo, Sevilla, 2 septiembre 1622. A. G. I., Contratación, 5.173.

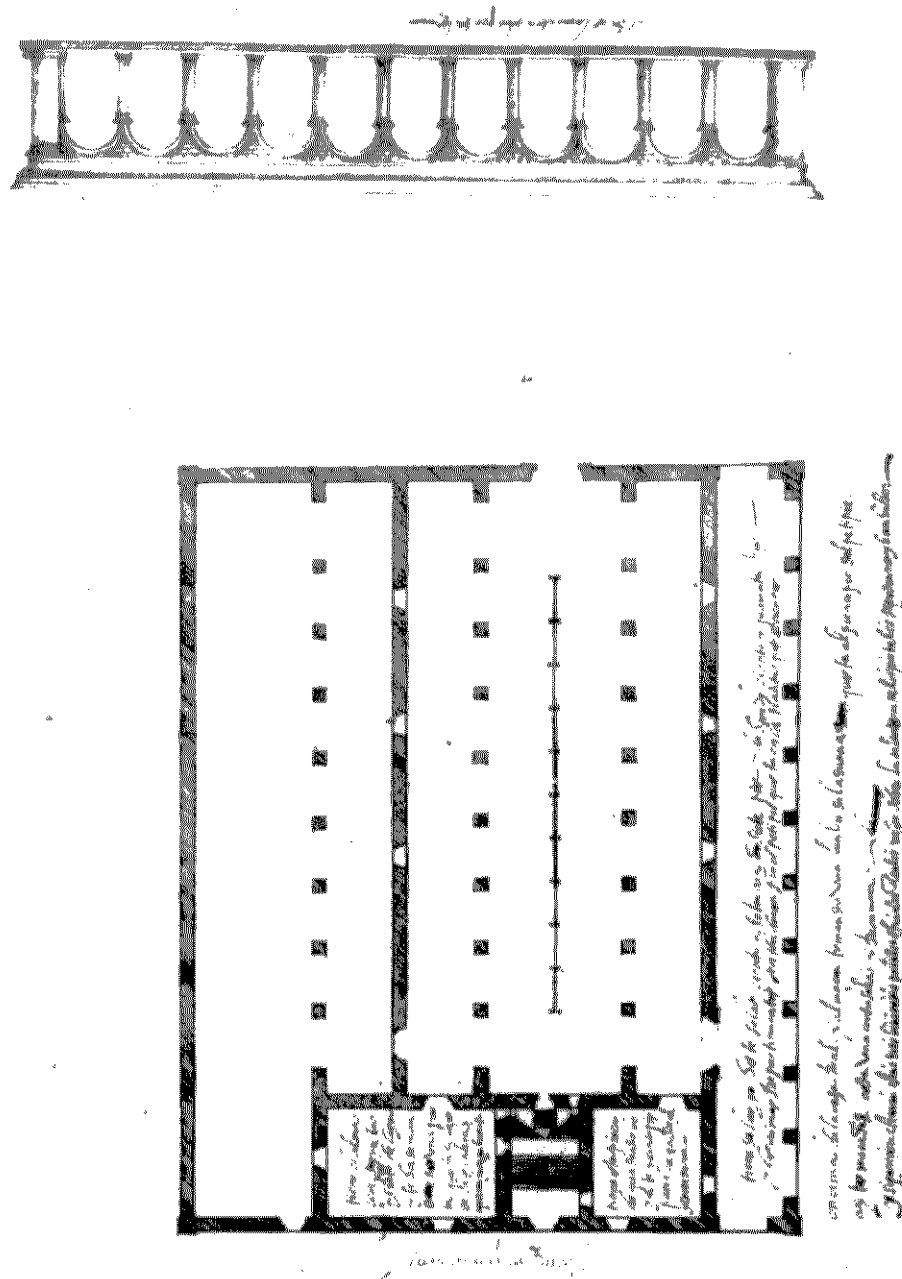


Lámina 3.—Plano de la Aduana proyectada en Portobelo en 1697. A. G. I., M. y P. Panamá, 281.

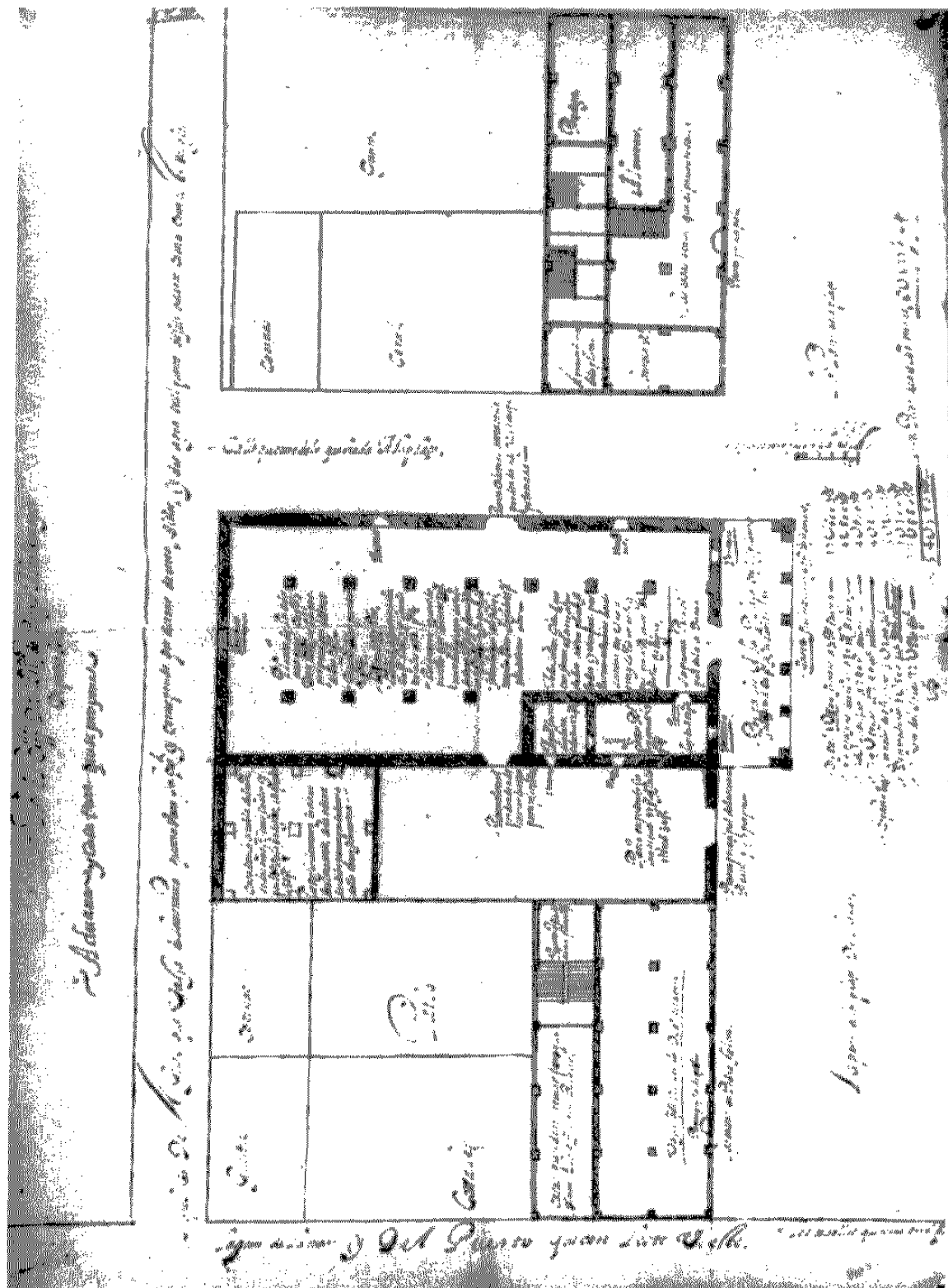


Lámina 4. Planta de la Aduana y Casa Real de Portobello, proyectada por el Alcalde Mayor, Bernardo de Vargas, 1607. A. G. I., M. y P. Panamá, 282.

costes del edificio.³¹ Pero en 1627 la aduana seguía sin construir a pesar de que existían órdenes, presupuestos y planos para ello desde 1609.³² Después de una amplia consulta del Consejo de Indias se aprobó una nueva asignación de 35.000 ducados³³ y, por fin, la Aduana o Contaduría se comenzó a edificar en 1630. El edificio, todo de piedra, constaba de dos fachadas porticadas con arcadas y un piso superior.³⁴ Es el primer indicio de un cierto orden y control en un momento quizá demasiado tardío cuando la venalidad y picaresca había dejado su huella en todos: desde el mercader al oficial real; desde los gobernadores a los propios obispos.

No cabe duda, pues, de que una improvisada y vulnerable infraestructura dotó a Portobelo de unas características especialmente idóneas para el fraude y el soborno. Y a ello se unía la celeridad que se imprimía a las ferias por temor a los piratas, insalubridad del clima, carestía de la vida, etc. Todo contribuía a convertir a la feria de Portobelo en una carrera contra reloj, donde la tónica general era la de trabajar en beneficio propio en detrimento de la hacienda real que veía mermar paulatinamente sus ingresos de almojarifazgos y alcabalas.

Además, hay que tener en cuenta un factor muy importante: el carácter crediticio de la mayoría de las transacciones y la dificultad de cobrar a los mercaderes los derechos de aduana. Era usual

31 Valverdi de Mercado al rey. Portobelo, 9 octubre 1605. A. G. I., Panamá, 15.

32 De 1607 a 1610 hay serias tentativas para construir la aduana cuyo plano fue proyectado por el ingeniero Cristóbal de Roda. Se calculaba su coste en 12.000 ó 14.000 pesos y el gobernador Valverdi calculaba que sólo en una flota se ganarían a los derechos reales más de 50.000. A. G. I., Indiferente, 2.663. Los planos, alguno de los cuales reproducimos, en A. G. I., Sección de Mapas y Planos. Panamá, 281 y 282.

33 Por cédula del 14 de marzo de 1611 se ordenó que se edificara una aduana en San Felipe de Portobelo y que para hacer su costo más bajo se vendieran las casas antiguas de madera y se utilizasen los negros de las fortificaciones. Con ello sólo se gastarían 6.000 ducados. El 19 de diciembre de 1623 se volvió a dar la misma orden, pero en esa fecha los 6.000 ducados ya no eran suficientes y los negros de Su Majestad se habían vendido. En 1627 el Consejo era de parecer que se construyera la aduana para la cual estimaba un coste de unos 35.000 ducados. El rey contesta con un lacónico «Así». Consulta del Consejo al rey. Madrid, 20 de marzo de 1627. A. G. I., Panamá, 1. Sobre este tema hay también documentación en Panamá, 34 A.

34 Arroyo, Dulio: *Portobelo, su pasado, su presente y su futuro*. Panamá, 1946, págs. 37-44.

que algún mercader llevara escrituras por bastante valor, que debía hacer efectivas en la feria.³⁵ Pero no siempre estas transacciones se llevaban a efecto. Por ello era frecuente que los oficiales fueran condenados, en sus juicios de residencia, por no cobrar el derecho de almojarifazgo. Aducían la falta de dinero de los mercaderes que hacían las operaciones de fiado y no tenían efectivos hasta que llegaban los galeones del Perú. Nunca pudieron usar la real cédula de 1550 dada para Veracruz y extensiva a todas las Indias, en la que se ordenaba que el almojarifazgo se cobrase al contado. De todas formas, los oficiales reales confiaban en sus deudores, personas de bastante crédito cuyo capital descansaba en el comercio «...y no en posesiones ni otros bienes que se pueda echar mano para poderlos vender...». ³⁶ En las cuentas de la real hacienda de Panamá se recogen ordinariamente los deudores de almojarifazgo y la cantidad que debían. Como índice se ofrecen dos ejemplos tomados al azar: uno de la flota de 1594, de las últimas que se celebraron en Nombre de Dios, y otro de la de 1601 a los pocos años de iniciarse las de Portobelo. Se consignan sólo los mercaderes cuya deuda era superior a 1.000 pesos y por tanto las cantidades totales no están completas. Pero aun así, estas cantidades representan un 35'17 % y un 29'27 % de los derechos de aduana recaudados cada uno de esos años.

35 Tenemos constancia que un mercader de la flota de 1624, Juan Lozano, iba debiendo una fuerte cantidad a la que se había obligado con mercaderes de la misma flota firmadas ante el notario de Sevilla Mateo Díaz. Sus acreedores eran: Antonio Anfriano que poseía una escritura de 55.000 pesos, Juan de Campo, de 58.250; el capitán Sinalosa, de 31.794; el capitán Vicente de Urresti, 46.280; Cristóbal Sánchez de Avilés, 28.000 pesos, el capitán Baltasar de Espinosa, 22.746; el general Tomás de Larraspuru, por encargo de otras personas, debería cobrarle 52.000 pesos y Nicolás de los Reyes, 53.000 pesos. A. G. I., Escribanía, 451, B. Para más información sobre este tema véase nota 153.

36 Visita a la Real Hacienda de Panamá y a los oficiales reales, 1581. Escribanía, 482, pieza 8.

LAS FERIAS DE PORTOBELO

13

CUADRO I

MERCADERES DEUDORES DE LA REAL HACIENDA

FLOTA DE 1594 ³⁷		FLOTA DE 1601 ³⁸	
Mercaderes	Deuda en pesos ensayados	Mercaderes	Deuda en pesos ensayados
C. Pedro Martínez Serrano	1.930	Lope de Murube	4.821
Pedro Alvares por Alonso		Antonio de Roças	5.196
López de Villar	1.602	Pedro Pablo Minucho	7.800
Esteban Tenorio	3.460	Pedro Espinosa de Vergara	2.147
Agustín Martínez	2.725	Fco. Gallo de la Calzada	1.062
Juan de la Fuente Almonte	6.981		
Mateo de Rivera	1.692	Xil Ruciano (o Rubiano)	2.422
Juan de Espinosa	1.970	Juan de Salcedo Reynalde	1.217
Antonio de Almadrás	1.251		
Domingo de Barra	1.289	Jerónimo de Guadalupe	1.304
Jerónimo Castellano de Espinosa	3.841	Diego de Felipe	4.964
Gregorio de Polanco	1.163	Pedro Martín Moreno	4.001
Rodrigo de Medina	3.249	Martín de la Torre	5.015
Juan de Zavaleta	17.569	Fco. Ortiz de Parras	1.284
C. Melchor Suárez	9.887	Juan Gómez de Zúñiga	2.245
Antonio de Carrión	1.517	Antonio Ximénez	1.635
Diego López Marmolejo	2.770	Cap. Juan de la Fuente Almonte	1.619
Sebastián de la Puebla	4.250	Dr. Tamayo	1.990
Total	66.606	Total	48.722
Porcentaje con respecto al total del almojarifazgo	35'07 %		29'27 %

El retraso del cobro de este impuesto fue una constante y en 1614 se condenó al tesorero de Panamá por haber dejado pasar al Perú mercaderes de la flota de 1610 sin pagar una parte de él por una cuantía que ascendía a 60.000 pesos, los cuales suponían un

³⁷ A. G. I., Contaduría, 1.467.

³⁸ A. G. I., Contaduría, 1.471. Los deudores de la Real Hacienda aparecen recogidos en las cuentas de los oficiales reales en los años que éstas se conservan.

30 % del total.³⁹ Una de las múltiples circunstancias a tener en cuenta cuando se trate de medir el volumen comercial por el derecho de almojarifazgo.

II. Frecuencia, monto oficial y naturaleza de las flotas en la primera mitad del siglo XVII

Los factores expuestos —dependencia de Portobello con respecto de Panamá, precaria infraestructura, celeridad de las ferias y operaciones crediticias— contribuyeron a un confusionismo y desorden en las cuentas de la feria, de forma que las escasas estadísticas que han llegado hasta nosotros⁴⁰ hay que examinarlas con cierto recelo. En un régimen comercial monopolista las fuentes suelen ser oficiales, de tipo fiscal y, por tanto, poco fiables. El volumen comercial de cada flota sólo se puede conocer —salvo casos anómalos, por desgracia poco frecuentes— a través de las cifras del impuesto de almojarifazgo, reflejo fiscal de los registros, o por los registros mismos. El de las ferias por el monto de las alcabalas.

El valor del primero es muy relativo, pero es el único de que disponemos hasta ahora para medir el ritmo comercial. Con lo cual se manejan unas cifras que pueden distorsionar la realidad.

Con el valor de este impuesto y los datos que proporciona Chaunu para el tonelaje hemos construido el cuadro siguiente:

³⁹ Visita de Ovalle, fiscal de la Audiencia de México al tesorero de Panamá, Cristóbal de Balbas, 1614. A. G. I., Escribanía de Cámara, 483 A.

⁴⁰ Sólo se conservan dos legajos de las cuentas de la Caja de Portobello correspondientes a los años de 1603 a 1608 (A. G. I., Contaduría, 1.505 y 1.507). Las cuentas de la caja de Panamá están correlativas desde 1589 a 1609. (A. G. I., Contaduría, 1.465 al 1.474) y luego sólo las de 1626 (A. G. I., Contaduría, 1.475), 1637-1639. (A. G. I., Contaduría, 1.479). En ellas aparece el valor del almojarifazgo pagado por la flota en estos años y generalmente una relación de las deudas que de cada uno de ellos van quedando. El impuesto de alcabala de Portobello aparece unido con el resto del distrito de la Audiencia y, por tanto, no se puede calcular su cuantía. Sólo disponemos de una relación de las ferias de 1630 a 1650 que aparece entre los papeles originados por la visita ejecutada por el oidor Mansilla a las cajas de Panamá y Portobello. (A. G. I., Contaduría, 1.478). Por supuesto que están también la mayoría de los registros originales de cada flota, pero es una documentación muy pormenorizada, cuyo estudio, dada su escasa fiabilidad, como se verá a lo largo de este trabajo, no merece el esfuerzo que supone.

LAS FERIAS DE PORTOBELO

15

CUADRO II

VALOR DEL ALMOJARIFAZGO Y TONELAJE DE LAS FLOTAS ⁴¹
(EN PESOS ENSAYADOS)

Año	Valor Almojarifazgo	Valor de la flota	Armada		Flota	
			N.º navíos	Toneladas	N.º navíos	Tonel.
1598	159.691	1.596.910	10	4.767	29	6.520
1601	166.405	1.664.050	11	3.787	38	9.080
1603	149.217	1.492.170	10	3.627	16	8.607
1605	203.350	2.033.500	9	3.477	14	5.630
1608	125.461	1.257.610	9	3.340	21	5.740
1610	198.438	1.984.380	8	3.800	19	8.360
1612	70.837	708.370	9	4.500	15	5.280
1614	84.068	840.680		—	15	5.250
1616	50.009	500.090	9	3.900	14	4.910
1617	91.333	913.330	9	3.900	10	3.260
1618	67.185	671.850		—	23	7.670
1619	31.780	317.800		—	13	5.590
1620	55.190	551.900	9	3.830	8	3.230
1621	36.435	364.350		—	19	7.070
1622	45.923	459.230	7	3.120	5	1.600
1624	138.529	1.385.297	10	4.378	13	6.030
1626	95.523	955.230	15	7.458	8	4.400
1637	57.189	571.890	10	5.246	10	2.480
1643	14.926	149.260	8	5.390	16	3.484
1645	4.295	42.950	13	7.220	14	3.250
1646	2.240	22.400	6	3.720	12	2.728
1647	19.616	196.160	8	3.810	8	2.250
1649	24.383	243.830		—	16	6.534
1651	9.017	90.170		—		—

⁴¹ Solamente aparecen consignados los años de los que tenemos datos. Las fuentes usadas para la reconstrucción de almojarifazgos de este cuadro son las siguientes: El valor de los almojarifazgos de 1598-1608, 1626, 1637-1639 y 1651 de cuentas de la caja real de Panamá (cit. en nota 40); para los años 1601 a 1621, hay una relación en A. G. I., Panamá, 34 A, fol. 516. Los de los años 1622 y 1643 al 49, de Castillero Calvo, Alfredo: *Economía terciaria...*, págs. 51-54. Sólo he usado esta fuente en los casos en que no he dispuesto de datos originales. Los del año 1624 están tomados del cuadro I del Apéndice. Los datos del tonelaje de la flota y el número de

En primer lugar llama la atención el escaso valor de unas flotas que debían abastecer el amplio mercado del virreinato peruano. No puede admitirse que, a pesar de la frecuencia anual que se observa desde 1616 a 1622, el valor de las mercancías embarcadas rara vez sobrepase los 600.000 pesos y en dos ocasiones no llegue a los 400.000. A medida que avanza la centuria estas cantidades, fluctuantes, van perdiendo valor hasta el punto que en 1646 sólo van registrados 22.400 pesos. ¿Es posible admitir que doce navíos, con una capacidad de 2.728 toneladas sólo transportaran mercancías por esa ínfima cantidad? ¿Se puede pensar que los cargadores pagaran los altos costos de una flota para una mercancía tan menguada?

En segundo lugar parece destacable la escasa relación entre el tonelaje de la flota y la mercancías registradas. Es poco probable que flotas como las del año 1618 y 1621 de más de 7.000 toneladas sólo llevaran en sus bodegas cargas por valor de 671.850 y 364.350 pesos respectivamente, cuando en años anteriores —por ejemplo 1605 con un tonelaje bastante más reducido, 5.630— se habían transportado géneros por un valor de más de dos millones. Y no es válido suponer que esa diferencia tuviera relación con la calidad de las mercancías, porque cada vez más, a medida que avanzaba el siglo, se embarcaban productos de mucho más precio y menor volumen.

Por último, es interesante detenerse en la composición de la flota y de la armada. Como se explica a pie de página, sólo se han contabilizado los navíos que fueron a Tierra Firme porque son los que transportaban los géneros que se iban a negociar en la feria o pasar a Perú. En algunas ocasiones la flota llevaba una serie de barcos para otros puertos —Margarita, Cumaná, Río Hacha, Mara-

navíos están tomados de Chaunu, Huguet y Pierre. *Seville et l'Atlantique*, tomos IV y V. Se debe advertir que sólo se han contabilizado los navíos de la flota registrados para Tierra Firme y no los que iban a otros puertos. Más adelante, en los años que parezca necesario se dará el tonelaje total. Por último, el valor de las flotas se ha deducido del derecho de almojarifazgo aplicándole a éste el valor del 10 % que era lo que se cobraba. Los años en los que no se hace distinción entre la armada y la flota es porque así aparecen en las estadísticas de Chaunu.

caibo, etc.—⁴² que en cierto modo cubrían los enormes gastos de avería; pero hubo años que el tonelaje total de ésta era bastante inferior a la armada,⁴³ con los notables inconvenientes que tal situación suponía para el comercio. Hasta tal punto lo gravaba, que el Consejo de Indias llegó a pensar en lo que llamaron una «galiflota». Es decir, en un método que permitiera suprimir la flota y dar registro de un máximo de 300 toneladas a cada uno de los galeones de la armada que iba por la plata. Con ello la avería podría sufragarse con los propios fletes.⁴⁴

Si es discutible que el tonelaje indique el valor real del comercio no lo es menos —volvemos a insistir— que las cifras de almojarifazgo —en teoría más directas— sirvan para ello. Corrobora esta afirmación no sólo el hecho palpable de los fraudes en los registros —que examinaremos a continuación— y la opinión de los funcionarios directamente relacionados con el cobro del impuesto,⁴⁵ sino también el mismo valor de las alcabalas de las ferias. Cuando existen datos fiables de ellas, las cifras que proporcionan son mucho

42 Por ejemplo en 1617, la flota llevaba diez barcos a Tierra Firme y 16 a otros puertos: 2 a Honduras, 2 a Campeche, 2 a Santo Domingo, 2 a Puerto Rico, 1 a San Martín, 2 a La Habana, 1 a Caracas, 1 a Santa Marta, 1 a Cumaná y 2 a Maracaibo. La capacidad de todos ellos era de 2.550 toneladas que sumadas a las 2.480 toneladas que componían los navíos de Tierra Firme hacían un total de 5.030. En 1643 además de los 16 navíos de Tierra Firme iban 4 a La Habana, 2 a Honduras, 3 a Maracaibo, 1 a Venezuela, 1 a Cumaná, 1 a Nueva Córdoba, 1 a Río Hacha; 1 a Trinidad y 1 a Florida, con un total de 2.062 toneladas que unidas a las 3.484 que se navegaron a Tierra Firme componían una flota de 5.546 toneladas. Tomado de Chaunu, H. y P. op. cit., tomo V.

43 Por ejemplo los años 1622, 1626, 1637, 1645 y 1646 el volumen total de cada flota fueron 2.722, 5.480, 5.030, 4.559, 3.428 toneladas respectivamente. La armada de esos mismos años fue de 3.120, 7.458, 5.246, 7.220 y 3.428 toneladas.

44 El 18 de febrero de 1631 la Junta de Guerra recomendaba que a Tierra Firme debería ir una galiflota de 10 galeones con 300 toneladas de carga cada uno. A. G. I., Indiferente, 2.665.

45 En 1608, Bartolomé de Morquecho, fiscal de la Audiencia de Panamá y que anteriormente había sido juez de los almojarifazgos de Sevilla, escribía dando cuenta de los grandes fraudes que en las flotas se cometían en el derecho de aduana y culpaba a los que en Sevilla visitaban los navíos porque eran personas pobres y se dejaban sobornar (A. G. I., Panamá, 15). En 1622 el gobernador Juan de Vivero informaba los fraudes que se cometían en el almojarifazgo porque valiéndose los de la flota de 1620 más de 400.000 pesos sólo se pagaron 36.535 porque «...todo lo de Cádiz y lo más que se carga en Sevilla viene sin registro» (A. G. I., Panamá, 17). La cifra que da el gobernador no coincide con la que aparece en el cuadro que anteriormente ofrecemos. Hay una diferencia de unos 10.000 pesos, pero corrobora la cifra tan baja que ya por esos años se estaba cobrando.

más elevadas. Así, por ejemplo, el año 1643 que, según los datos de los almojarifazgos, el registro de la flota fue de 149.260 pesos ensayados, la cifra de alcabala nos ofrece una cantidad mucho mayor: 1.019.700. En 1645 la diferencia de las mercancías embarcadas según uno y otro impuesto fue de 42.950 pesos a 1.006.300; en 1646 de 22.400 a 328.950; en 1647 de 196.160 a 1.162.350 y en 1649 de 243.830 a 1.131.900.⁴⁶ Ante datos tan dispares el historiador debe inclinarse por uno de ellos. Y en este caso parece indudable que son más fiables los segundos que los primeros.

Después de estas consideraciones surge el gran dilema: si no son fiables ni el volumen de una flota ni el valor del impuesto de aduana para valorarla ¿cómo podremos hacerlo? La respuesta es decepcionante, pero real. Los datos oficiales de carácter impositivo son bastante dudosos para la cuantificación del comercio. Todas las cifras que se den serán siempre aproximadas. Pero incluso para esto habrá que estudiar la casuística de cada época y, de alguna manera, detectar el fraude que, concretamente, en el período que nos ocupamos, parece que rebasó todos los límites previstos.

III. ¿Decadencia comercial? Las vías de escape

Es indiscutible que antes de hablar de decadencia comercial en la ruta transistmica en la primera mitad del siglo XVII se deben

⁴⁶ Relación de lo que valieron las alcabalas de 1630 a 1650. A. G. I., Contaduría, 1.478. Como en estos años desconocemos el valor de muchas flotas ofrecemos a continuación la relación completa y el total de la flota en pesos de a 8, deducidos del valor de la alcabala por la que se cobraba un 2 %. A las cantidades resultantes se le debe añadir un 6 % que era lo que cobraba el receptor.

Año	Valor de la alcabala	Monto de la flota	Año	Valor de la alcabala	Monto de la flota
1630	22.415	1.120.750	1640	3.693	184.650
1631	8.068	403.400	1641		
1632			1642		
1633	16.525	826.250	1643	20.394	1.019.700
1634	6.390	319.500	1644		
1635	12.764	638.200	1645	20.126	1.006.300
1636	10.102	505.100	1646	5.579	328.950
1637	5.957	297.850	1647	23.247	1.162.350
1638			1648		
1639			1649	22.638	1.131.900
			1650	23.017	1.150.850

tener en cuenta varios factores coadyuvantes que pueden disfrazar una realidad. Quizá los más significativos sean tres: a) Nuevos cauces comerciales; b) aparición de los peruleros como elementos distorsionantes del orden establecido, y c) fraudes en los registros de las flotas.

a) *Nuevos cauces comerciales*

A fines del siglo XVI y toda la centuria siguiente, van surgiendo nuevos y complejos mecanismos comerciales que desviaron las líneas del comercio americano cada vez menos dependientes de las flotas. Aunque la completa internacionalización del Caribe y el comercio ilegal que esta situación genera es más propia de la segunda mitad de la centuria decimoséptima,⁴⁷ no cabe duda que con las pequeñas Antillas en manos, sobre todo, de Francia, Inglaterra y Holanda, desde el pimer cuarto del siglo⁴⁸ se iniciaron unos contactos que, poco a poco, iban a desembocar en auténticas vías comerciales que, desde las Antillas, se extenderían a todo el espacio Caribe y a los dos puertos clave continentales: Cartagena y Portobelo. Los comerciantes comienzan a notar que las telas exportadas desde la península, pero adquiridas en mercados europeos, no podían competir con las que ofrecían los propios extranjeros que no habían tenido que pagar ningún tipo de impuestos. Por otra parte, las nuevas poblaciones que van surgiendo y desarrollándose en el continente crean nuevos mercados propios, existiendo una relación directa entre el descenso del comercio en Tierra Firme y el auge del tráfico interindiano.⁴⁹

⁴⁷ Véase Goslinga, Cornelis Ch.: *The Dutch in the Caribbean*. Assen, 1971. Brindenbaugh, Carl y Roberta: *No peace beyond the line. The English in the Caribbean, 1624-1690*. Nueva York, 1972 y Everaert, Jonh: *Le commerce colonial de la «Nation flamande» a Cadix sous Charles II*. «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXVIII, págs. 139-151, Sevilla, 1971.

⁴⁸ Sobre la situación del Caribe en esta época remito a mi obra *Historia de Puerto Rico en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla, 1974. El capítulo V está dedicado a las actividades piráticas en esta fecha. En él se recoge amplia bibliografía sobre el tema.

⁴⁹ Debemos advertir que tal descenso puede observarse sólo con examinar la composición de las flotas. Muchas de ellas llevaban gran parte de su carga directamente a poblaciones de la costa que antes se abastecían de las ferias del Istmo.

De estas conexiones interamericanas la de más repercusión en el comercio transistmico fue la relación Perú-México-Filipinas. Las protestas de los funcionarios de Panamá sobre el perjuicio que este comercio originó en el istmo, datan de los primeros años del siglo XVII. Un oidor de la Audiencia denunció que en 1604 habían pasado del Perú a México dos millones de ducados —aproximadamente 1.600.000 pesos ensayados— mientras que la plata que se había invertido en España no llegaba a 500.00 pesos. En 1606 se calculaba que lo enviado de Perú a México para emplear en ropa de China había sido más de millón y medio.⁵⁰

Nuevamente tropezaban con el inconveniente de la desigual competencia. Una vara de seda de China podía costar en México doce reales, quince o veinte en Perú y unos treinta en Cartagena y Tierra Firme. Teniendo en cuenta que la que llegaba en la flota salía a cien reales la vara es de suponer la dificultad de los mercaderes españoles para vender sus productos. «La ruina de este reino —advertía la Audiencia de Panamá en 1601— ha sido la contratación entre Lima y México adonde se lleva toda la plata que solía bajar a este reino con la consiguiente pérdida de los que solían emplear en ella. Y sobre todo la mayor ruina es la causa de los productos que se traen de China que por ser tan baratos quitan el valor a los de Castilla».⁵¹ Esta problemática queda también recogida en la documentación correspondiente a los virreyes del Perú, que en todo momento acusan el perjuicio que el comercio con México estaba causando al de la carrera, aunque algunos de ellos fueran cómplices e interesados en él. Concretamente, el marqués de Montesclaros fue acusado en su juicio de residencia de haber autorizado la salida del Callao de un navío que llevaba a México más de un millón de plata.⁵²

Algunos ejemplos pueden verse en la nota 37. Para el comercio interindiano Ramos Pérez, Demetrio: *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica. Siglos XVI, XVII y XVIII*, Valladolid, 1970.

⁵⁰ Carta del licenciado López de Salazar. Panamá, 11 julio 1604. Cartas del gobernador Valverdi de Mercado. Panamá, 3 enero 1606 y 9 octubre 1605. A. G. I., Panamá, 15.

⁵¹ La Audiencia al Rey. Panamá, 6 de agosto y 5 octubre de 1605. A. G. I., ibídem.

⁵² Hanke, Lewis: *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, B. A. E., tomo CCLXXXII, Perú, tomo III, pág. 153.

Tal situación se arrastró desde fines del siglo XVI⁵³ y en 1621 era tan grave que condicionaba cualquier relación de tipo mercantil. El problema se reflejó ese año en el mismo asiento de avería, cuyo capítulo 33 se hizo eco de él examinando detenidamente el valor de la ropa de China y la fuga de plata. Se advertía que de su solución dependía no sólo la utilidad del asiento «...sino también el aumento de esta monarquía que pende de la comunicación y unión de las Indias con estos reinos...». ⁵⁴

Es indudable que estos nuevos cauces comerciales restaron importancia a las flotas de Tierra Firme y fueron disminuyendo la dependencia de las colonias con respecto a la metrópoli. Dependencia que los comerciantes sevillanos y gaditanos se empeñaron en mantener fomentando la incertidumbre de una posible pérdida del imperio cuya base —sostenían machaconamente— se sustentaba en un fuerte régimen de monopolio comercial. ⁵⁵ Es importante tener esto en cuenta porque ello explica, de alguna manera, la situación entre la Corona y el comercio sevillano. Una situación ambivalente entre dureza y permisividad que sólo podía ser sostenida por una especie de solapada complicidad en la que entran en juego intereses de ambas partes.

b) *Los peruleros*

Es obligado a la hora de enjuiciar el valor de las ferias de Portobello, hacer un examen del papel que estos hombres jugaron como elemento distorsionante del régimen establecido. Comienzan a aparecer en los primeros años del siglo XVII cuando la experien-

⁵³ Borah, Woodrow: *Trade and navigation between Mexico and Peru*. «Ibero-americana», núm. 38. Berkeley, 1954. Para el siglo XVII véase Israel, J. I.: *Race, class and Politics in Colonial Mexico, 1610-1670*. Oxford, 1975, págs. 100-102.

⁵⁴ Proyecto del asiento de la avería, 1621. A. G. I., Indiferente, 2.664. El proyecto se concibe para los años 1621 a 1628. Se ejecuta formalmente entre el Rey, los comerciantes gaditanos y la Universidad de Mareantes. El Consulado sevillano quedó fuera de este asiento. Debo agradecer al doctor Pedro Collado la información sobre este documento.

⁵⁵ Su afán de monopolizar el comercio con América los llevó a intervenir de forma directa en el comercio interindiano. Según Moreyra y Paz Soldán, la creación de la Aduana seca de Tucumán en 1618 fue obra suya. *El tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y fundación*. Lima, 1950, pág. 21.

cia enseñó a los grandes comerciantes la inseguridad de las transacciones en unas ferias pendientes de la conjunción de dos flotas diferentes: la del Atlántico y la del Pacífico. En algunas ocasiones el simple retraso de unos meses de esta última había hundido y arruinado todo el comercio.⁵⁶

¿Quiénes son los peruleros? ¿Qué papel juegan en el comercio? Es difícil localizarlos porque aparecen mezclados con los cargadores de Indias instalados en Sevilla⁵⁷ o con mercaderes de la carrera residentes en Panamá.⁵⁸ Eran hombres que recibían fuertes cantidades de plata de comerciantes peruanos para emplearla en España y viajaban en las flotas cuidando personalmente del dinero y mercancías a ellos encomendadas. «Dichos encomenderos —se dice textualmente en un documento— son ordinariamente gente de muy cortos caudales o de ninguno, si no favorecidos de personas poderosas de Lima o de las partes de donde vinieren a hacer estos empleos...».⁵⁹

Después de tal aseveración podríamos pensar que los peruleros eran simples «hombres de paja» de los fuertes comerciantes limeños, pero su papel no se limitaba al de mero intermediario. Estaban actuando en el Consulado de Sevilla e intentaban manipular las flotas en la feria de Portobello.⁶⁰ Hasta que no se identifique a

56 Chaunu, H. y P.: op. cit., tomo VIII, pág. 924.

57 En una junta del Consulado de Sevilla de 15 de febrero de 1617 se dan los nombres de Cristóbal Gómez Garrido, Juan de Munive, Antonio Romero de Lugones, Pedro de Aguirre, Bernardino de Morales, Mateo de Soto Velasco, Miguel de Oguerruri, Manuel Sánchez Chaparro, Benito Adame y Diego Martínez de Roble. Se dice que son todos peruleros, cargadores y tratantes de Indias. A. G. I., Consulados, libro 1.

Generalmente estos nombres no aparecen en las listas de los pagadores de almojarifazgo en Panamá. Sólo hemos podido localizar a Bernardino de Morales que en la flota de 1621 paga 3.166 pesos, 5 tomines y 4 granos. (Avalúo de la flota de 1621. A. G. I., Panamá, 34 A, documento 573). Hay también un Miguel Munive, cuyo parentesco con Juan de Munive ignoramos. Este último fue receptor del Consulado de Sevilla los años 1620 y 1625.

58 Por ejemplo, los Cortés de la Serna, familia residente en Panamá, aparecen también con un fuerte cantidad pasada al Perú en la flota de 1624. A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 2.

59 Proyecto del asiento de avería, 1621. A. G. I., Indiferente, 2.664.

60 Juan Lozano, Pedro y Juan Fernández Orozco, Nicolás de la Peña, Francisco Monel y otros intentaron sobornar al factor de Panamá, don Cristóbal de Balbás en 1624. Hicieron una derrama para recaudar dinero para este fin y aparecen en la lista de los que dieron importantes cantidades.

los más importantes y sus conexiones con Lima y Sevilla no podrá conocerse con exactitud su papel en la carrera de Indias.⁶¹ Chaunu destaca su importancia y su influencia en la Sevilla del siglo XVII y dice textualmente que constituían «una aristocracia temida a pesar de la lengua, a pesar de la cultura, a pesar del derecho, especialmente mal soportada».⁶² Indudablemente se está refiriendo a hombres que, después de hacer fortuna en la carrera de Indias, se establecían en Sevilla como cargadores opulentos de los que fue naciendo una nueva aristocracia. Baste citar el nombre de Tomás Mañara. De todas formas su posición inicial fue siempre difícil en una sociedad como la sevillana y el Consulado mostraba un claro rechazo hacia ellos, aunque muchos habían conseguido aposentarse en él.

61 En un próximo trabajo que tengo iniciado sobre comerciantes sevillanos en el siglo XVII me propongo profundizar en la calidad, relevancia e influencias de los hombres enriquecidos en el comercio con el Perú y a cuáles de ellos se les aplicaba el sobrenombre un tanto despreciativo de «perulero». Hay apellidos que sugieren un fuerte control del comercio del Istmo. Por ejemplo, los Orozco. Un Jerónimo de Orozco con diversos cargos en el Consulado fue administrador de la avería en 1619 (A. G. I., Consulados, libro I) y unos Fernández Orozco —dos hermanos Pedro y Juan— son los cargadores más fuertes de la flota de 1624 (véase cuadro I del Apéndice) forman parte en una junta del Consulado en 1627 (A. G. I., Consulados, libro 2) y aparecen ennoblecidos y con hábitos de órdenes militares algo más adelante. En 1640, Juan era cónsul y Pedro, veinticuatro de Sevilla. O los Fernández Pereyra, de indudable ascendencia judía y portuguesa, uno de cuyos miembros, Rui, era un rico comerciante sevillano, relacionado con la trata negrera (Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla, 1977, pág. 98) y miembro del Consulado en 1627 (A. G. I., Consulados, libro 2) y otro, Juan, aparece entre los fundadores del Consulado de Lima en 1613 (Moreyra y Paz Soldán: *El Tribunal...*, pág. 57). Es revelador cómo apellidos que luego van a afincarse en Sevilla —Olarte, Legaso, Porras— firman también el documento fundacional del Consulado limeño. Otro de los firmantes, Francisco de las Cuentas, transportaba también abundante mercancía en la flota de 1624. La coincidencia más notable que hasta ahora he hallado se da en un nombre: Juan de la Fuente Almonte. Se llama así uno de los promotores de la creación del Consulado limeño, un cargador de las flotas de 1594 y 1601 (véase cuadro I), un regidor de Panamá por los años 1624 y 1625 (Torres Ramírez, Bibiano, Juana Gil-Bermejo y Enriqueta Vila Vilar: *Cartas de Cabildos Hispanoamericanos, Audiencia de Panamá*. Sevilla, 1978) y un destacado miembro del Consulado y alcalde mayor de Sevilla que en 1627 está pidiendo al rey que su oficio pase a su hermano porque sus muchas ocupaciones le impiden ejercerlo (A. P. S., Escribanía de Fernández Ojeda, 27 febrero 1627, libro I, fol. 860). He podido comprobar por sus respectivas firmas que el regidor de Panamá y el alcalde mayor sevillano son personas diferentes, pero es indudable su parentesco y que ambos son origen de un apellido muy vinculado a Sevilla y al comercio americano: los Domonte. (Véase nota 155).

62 *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1983, pág. 28.

La palabra *perulero* tiene por tanto varias acepciones. Una de ellas podría ser la de hombre rico que hizo su fortuna en Perú. Otra, que es la que tomamos aquí, la de los hombres que sirven de intermediarios entre los ricos comerciantes de Sevilla y Lima. Testaferros de extranjeros, de los que obtenían un ilimitado crédito y que por lo general acababan enriqueciéndose y estableciéndose en Sevilla. Juan Gallardo de Céspedes, que ostentaba el pomposo título de protector de las naciones extranjeras⁶³ dice textualmente:

«...que las causas por que los mercaderes extranjeros quieren fiar sus mercancías a pagar en Indias son muchas y una de las principales es porque las más de ellas fian a mercaderes que vienen a emplear en España, que vulgarmente se llaman *peruleros*, y no habiendo de volver aquel mismo año, por entrar como entran la tierra adentro, de suerte es menester que allí paguen lo que les fian y que de allí venga registrado por cuenta y riesgo del dicho mercader extranjero...».⁶⁴

Lo cierto es que estos hombres se habían hecho imprescindibles en el comercio con Tierra Firme hasta el punto que la flota de 1622 no se podía cargar porque no había *peruleros*⁶⁵ Este protagonismo era, en general, mal digerido por los hombres del comercio sevillano que descargaban en ellos todos los males en que se veían envueltos. Efectivamente, al llevar personalmente sus propias encomiendas, tanto la plata del Perú como las mercancías de España, no necesitaban registro alguno que sirviera como resguardo⁶⁶ y por tanto procuraban camuflar cuanto podían para evitar los im-

⁶³ Este personaje era en 1625 teniente de alcalde de los Reales Alcázares. Archivo del Real Alcázar de Sevilla, legajo 264. En el Archivo Municipal de Sevilla existen varios documentos sobre la polémica que levantó su nombramiento para tal cargo. Era también administrador de los almozarifazgos en 1608. (Papeles importantes, S. XVII, tomo 3, núm. 19).

⁶⁴ Memoria de Juan Gallardo de Céspedes. Apud. Chaunu, op. cit., tomo IV, pág. 393.

⁶⁵ La Casa de la Contratación al Consejo. Sevilla, 2 diciembre 1622. A. G. I., Contratación, 5.173.

⁶⁶ Proyecto de asiento de Avería. 1621. A. G. I., Indiferente, 2.664. Se pone como ejemplo que el almojarifazgo de Nueva España donde no existían los intermediarios y necesitaban los resguardos de los registros como justificantes, había valido en 9 años «...35 cuantos de maravedies en los mismos valieron desde Tierra Firme 17 cuantos escasos, siendo la cantidad sin comparación el doble mayor...».

puestos. Eran incontrolables tanto a efectos fiscales como de mantenimiento de mercado. El criterio de la economía de la escasez, con el fin de elevar el precio de los productos, se derrumbaba con la intervención de los peruleros cuyo afán era cargar la mayor cantidad posible al contado o al fiado, para que su viaje fuera más rentable. «Y por este camino —se consigna en un documento citado varias veces— se descompasan las flotas por llevar estos hombres mayores cantidades de ropa de la que en Perú es menester, quitando valor a la que llevan con la plata que los naturales de aquellas provincias envían a emplear acá». ⁶⁷ Pero sobre todo lo que difícilmente podía tolerar el Consulado sevillano era dejar el comercio de las Indias en manos «... de 20 ó 30 mercaderes extranjeros, que serán los que con caudal de consideración tratan en Sevilla y a 6 ó 8 peruleros...». ⁶⁸ Por eso las protestas son abundantes y ampulosas. En una carta dirigida al Consulado de Lima se expresaba en estos términos:

«Las cosas, señores, de este comercio de Castilla van poco a poco a su última miseria, que es el fin y están como la postrera edad de los viejos que es la caduquez y decrepitud. La monarquía, que tan dependiente está del lustre y esplendor de los comercios, no la conoce ni quien ayer la vio y aunque verdaderamente todo tiene su fin y acabamiento las cosas pueden conservarse o renovarse por lo menos para que lo que por una parte perece por otra se restaure. Esto se ha dicho con ocasión de los peruleros que bajan de esa

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Chaunu, H. y P., op. cit., tomo IV, pág. 396. El problema de los extranjeros es otro que emerge continuamente. En 1642 el Consejo escribía a la Casa en estos términos: «En el Consejo se ha entendido que en la flota de Tierra Firme que está aprestando se embarcan más de 50 personas de esa ciudad sin las que van por Cádiz y Sanlúcar con intento de hacer lo mismo, todas extranjeras: ingleses, flamencos, holandeses, franceses, alemanes, portugueses que con informaciones se han naturalizado pocos días antes, a título de pobre y de otras causas, siendo así que llevan más de millón y medio para vender en Puertobelo con encomienda de otros extranjeros que se quedan en esa ciudad. Conviene remediar luego por si no se previene sean ellos solos los cargadores de la flota y vienen a guardar aquí el aprovechamiento que hasta ahora era propio de estos reinos, y la plata que procediere de sus mercaderías vendrá fuera de registro, de Cádiz la pasarán a sus provincias y finalmente gozarán de los frutos de las Indias con más provecho que los servidores de S. M.». Apud *ibidem*, tomo V, pág. 407.

provincia a emplear en España y los empleos son con tanto fiado y tan exorbitantes que dejan la tierra perdida y agotada. Los naturales sin sangre y sin hacienda, los extranjeros ricos y España, que había de ser madre de sus hijos y protectora de la corona, viene a quedar por madrastra enriqueciendo los extraños y menoscabando los propios, y aunque esta práctica la entienden V. ms. tan bien que no era menester bajar a ejemplos singulares con todo eso hemos querido proponer a V. ms. el de los peruleros por uno de los más dañosos y perjudiciales a ambos comercios, y que más destruyen los créditos y hacienda». ⁶⁹

O en otra, dirigida al Consejo de Hacienda:

«Pero debe V. M. mandar remediar el grande exceso que ha pasado y pasa con 10 ó 12 hombres descalzos que vienen en los galeones con el tercio de la plata que traen que con inteligencia, cuidado y favor han procurado cada uno traer las barras de diferentes personas del Perú que se las dan para emplear por sus granjerías. Estos tales, si llegan a Puertobelo... no emplearán allí el dinero que traen en lo cual, los que cargan su hacienda en la flota, reciben notable daño porque no hay quién se la compre...».

Más adelante explican el negocio de los peruleros de esta manera:

«Y para que se vea bien claro, uno trae 200 barras (de plata), registradas la mitad, carga a los dueños de ellas todas las costas de avería y las demás, éste toma otra cantidad fiada (en Sevilla) a pagar allí. De toda esta suma es mucho que registre de diez partes una, y por entero, como si hubieran registrado toda la carga, las costas a los dueños de las barras, y de esta suerte no se les da nada de volver otra vez. Y cuando llegan a Portobelo, como no han pagado derechos venden para pagar a precios que si los naturales los dieran perderían de lo que les cuesta, y es sin duda, señor, que ahora tres años vino a esta ciudad uno de éstos con cantidad, hizo

⁶⁹ Sevilla, 18 abril 1626. A. G. I., Consulados, libro 50.

sus empleos, tomó mucho fiado, cargó de 650.000 ducados arriba y no registró 50.000». ⁷⁰

No hemos querido evitar esta cita tan amplia porque el lenguaje expresivo y gráfico de los documentos nos está demostrando el estado del comercio y el papel de estos hombres. La decrepitud a que aluden en la primera carta transcrita no se refiere a una disminución mercantil porque más adelante hablan del enriquecimiento de los extranjeros, sino a un envejecimiento del sistema monopolístico sevillano al que los peruleros están asestando un duro golpe. Su crédito con los extranjeros, sus fraudes en los registros, su escasa colaboración en las ferias de Portobelo y, sobre todo, las fuertes cantidades de ropa que transportaban con la consiguiente saturación del mercado, estaban acabando con un sistema basado en el control de unos precios elevados conseguidos por el sistema de mantener una escasez de productos. Un panorama que con certera visión no se le escapa a la agudeza de fray Tomás de Mercado que en su conocida obra *Suma de Tratos y Contratos* lo reproduce en términos muy parecidos.

Se convierten así los peruleros en una figura clave para el desenvolvimiento del tráfico ya que, en una buena medida, toman en sus manos el comercio ístmico en detrimento de ambos consulados de uno y otro lado del Atlántico. Son hombres que conocen perfectamente todos los secretos de la estructura comercial entre Sevilla y Perú, que están en contacto con funcionarios panameños, que intervienen en cohechos y fraudes porque se saben imprescindibles y que rompen el equilibrio de la feria al viajar directamente de Lima a España y viceversa. Con ellos se elimina el límite a que alude Loosley en su trabajo que al comienzo mencionábamos. La feria de Portobelo va perdiendo importancia en la medida que aumenta la de los peruleros y las encomiendas que ellos representan. Con esta nueva vía, el comercio siguió realizándose con bastante intensidad, aunque con un camuflaje tal, que hace imposible una seria cuantificación.

⁷⁰ Copia de un capítulo de una carta escrita por el Consulado a Su Majestad en su Consejo de Hacienda. 1625. A. G. I., Consulados, 110.

c) *Contrabando y fraude: institucionalización de una anomalía*

La forma más usual de realizar el fraude era declarar en los registros menos cantidad o valor de lo que en realidad se llevaba. Las denuncias en este sentido son numerosas desde principios de siglo. En las flotas de 1605 y de 1608, según estimación del gobernador de Panamá, sólo se había registrado un cuarto del total y en 1622, otro gobernador afirmaba que se usarpaba en los fraudes realizados en el derecho de almojarifazgo cantidades que sobrepasaban los 400.000 ducados.⁷¹ Más adelante se verá que todas las previsiones se quedan muy cortas ante la realidad.

Desde luego los mercaderes tenían en sus manos el mejor resorte para defraudar: una real cédula que les otorgaba el privilegio de no tener que abrir los fardos declarados ni en Portobelo, ni en Panamá, ni siquiera en el Callao.⁷² Amparados en ella unían seis u ocho fardos de cuatro arrobas que era lo máximo que admitían las canoas del río Chagres, los ataban con cordeles, les ponían una cubierta y embarcaban bultos de más de veinte arrobas, que tenían que ser transportados en unas parihuelas especiales por seis u ocho negros.⁷³ Declaraban productos de poco valor y mucho peso —cañamazo, barriles de azufre, cuerda de arcabuz, pábilos para velas, jarcia de mulas, alforjas, aderezos de coches, etc.— pero lo cierto es que esos fardos monumentales iban atiborrados de mezclas de Segovia, terciopelos, rasos de damasco, tafetanes, piezas de seda y oro fino, hilo de Milán, medias de seda de Cambray, puntas de Flandes, mantos, guarniciones costosas y otros adornos de estrados,

71 El gobernador Valverdi. Portobelo, 15 julio 1608. A. G. I., Panamá, 15. El gobernador de Panamá, Juan de Vivero. 16 enero 1622. A. G. I., Panamá, 17.

72 Rodríguez Vicente, Encarnación: *El tribunal del Consulado de Lima*. Madrid, 1960, pág. 265. Esta real cédula es muy antigua pues ya en septiembre y diciembre de 1579 se advierte a los oficiales reales de Tierra Firme que no se abran los fardos. A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 B, pieza 1, pág. 54 y pieza 2, pág. 137.

73 López de Cañizares, oficial real de Panamá al rey. 10 agosto 1623. A. G. I., Panamá, 34 A.

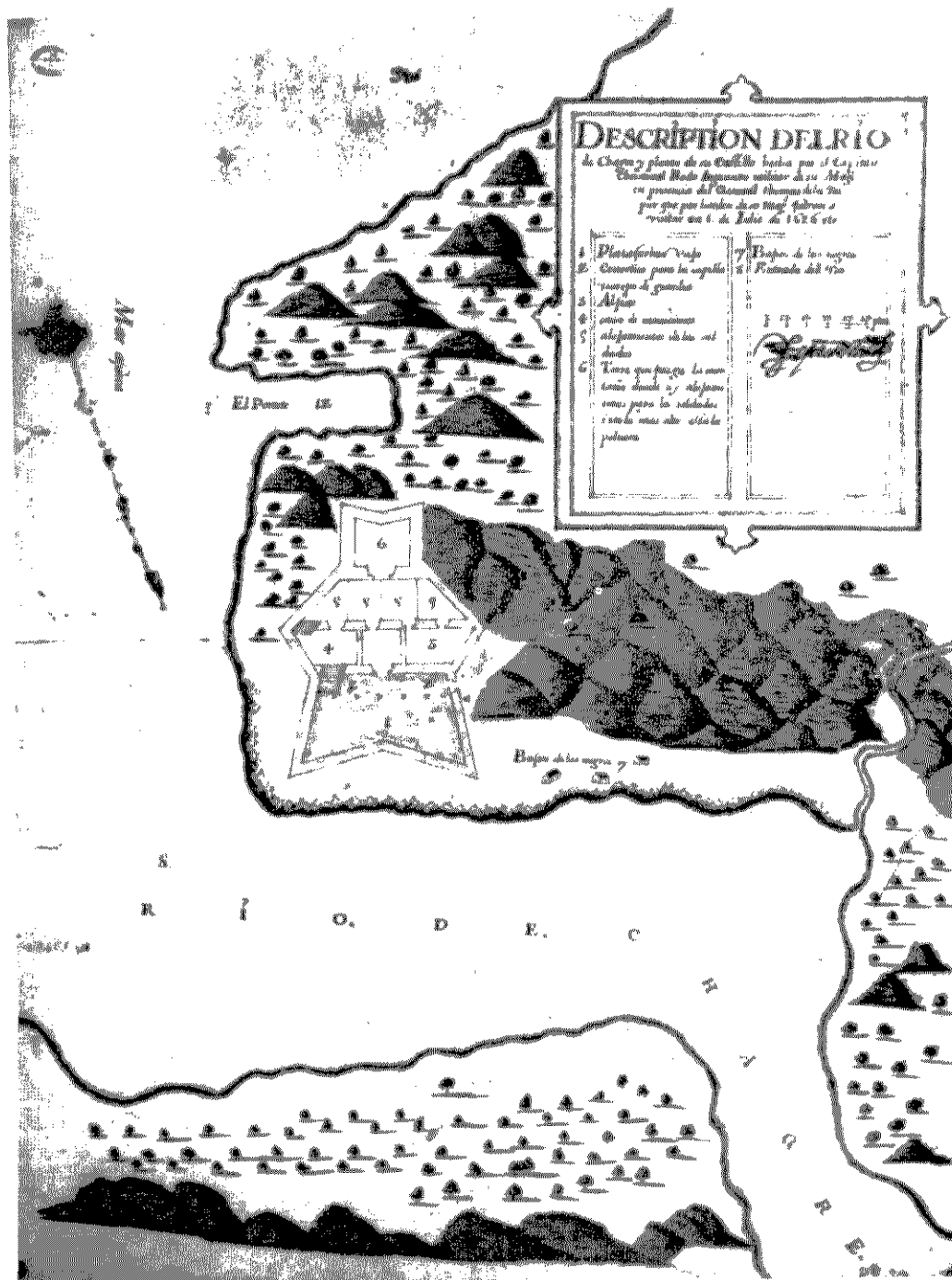


Lámina 5. Descripción del río Chagre y planta de su Castillo hecha por el Capitán Cristóbal de Roda, en 1626. A. G. I., M. y P. Panamá, 40.

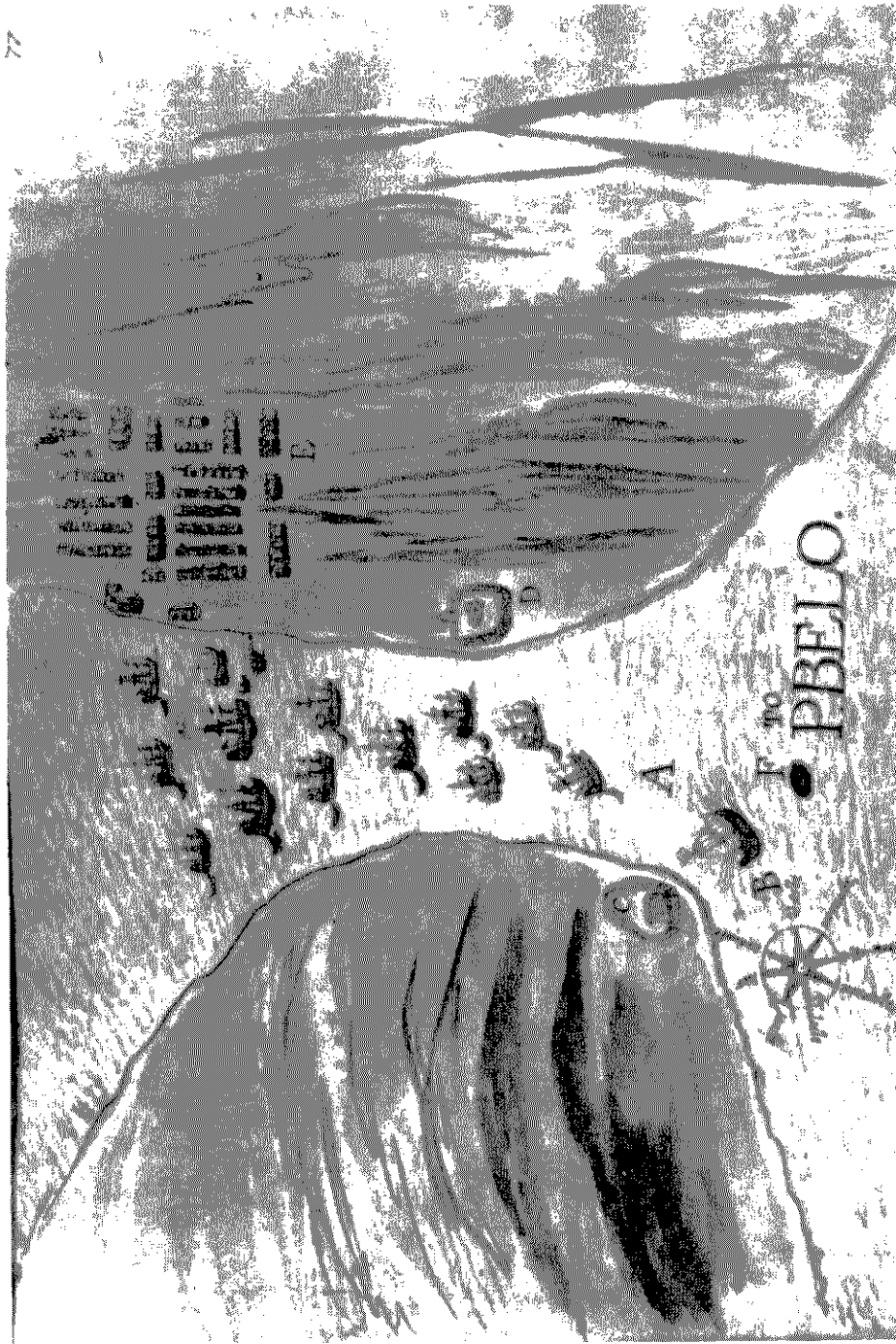


Lámina 6.—Plano de Portobello realizado por Nicolás Cardona. 1632. B. N. M., Mss. 2.468, fol. 77.

camas y colgaduras.⁷⁴ El tesorero de Panamá en 1623, López de Cañizares, nos ofrece una sustanciosa frase para probar su denuncia en este sentido «Y quien más aclara esta verdad —se refiere a la llegada de telas costosas— es que no se surten ni gastan otra cosa en todas las Indias que hasta mulatos, mulatas y negros lo rompen de ordinario».⁷⁵

Pero no era sólo el valor de los géneros sino también la cantidad de los fardos. Un mercader de solvencia podía llevar bajo registro ciento cincuenta o doscientas piezas cuando más, y después de una fuerte venta en la feria pasaba por el río Chagres cuatro, cinco y seis barcadas que eran de más de mil piezas.⁷⁶ Según nuestro informante, el ya mencionado López de Cañizares, todo esto era muy fácil de averiguar «...viendo el registro que las trae y luego las que desembarcan en la casa y aduana de Cruces y sabiendo las partidas que ha vendido, que de fuerza ha de constar por las partidas vendidas, aunque esto se hace con mucho secreto, y por los libros que tiene el alcaide de la dicha casa».⁷⁷ Esto mismo lo venía avisando desde que en 1617 fue nombrado tesorero, y es interesante que lo retengamos, porque exactamente estas son las medidas que otro oficial real adoptó para hacer la denuncia completa de la flota del 1624 que más adelante vamos a analizar.

Ni que decir tiene que esta serie de anomalías rebasaba considerablemente el valor del almojarifazgo, pero no el de las flotas aunque éstas fueran más pequeñas. Y aunque es muy claro que los derechos reales bajaban considerablemente

«...no es porque hay menos tratos y contratos, ni menos mercaderes, minas de oro y plata que en otros tiempos, ni porque dejen de ir a emplear a los reinos de Castilla, ni porque las flotas, aunque de menos naos, no es de menos valor lo que tiene en ellas que lo que venía cuando eran más y que se puede averiguar sin mucho

⁷⁴ En estos años hay numerosas denuncias en este sentido. Por ejemplo, una carta de la Audiencia de Panamá de 6 de julio de 1622 (A. G. I., Panamá, 17); del tesorero López de Cañizares, del 10 agosto de 1623 (A. G. I., Panamá, 34 A) y del fiscal de la Audiencia de Lima del 30 mayo 1625 (A. G. I., Panamá, 1).

⁷⁵ Tomada de su carta de 10 de agosto citada varias veces.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ *Ibidem*.

trabajo que hoy no le valen a V. M. la cuarta parte que solían los derechos en que sin duda se conocerá cuán grandes son los fraudes...». ⁷⁸

En resumen se trata más de un cambio cualitativo que cuantitativo. Las necesidades primarias de los primeros años de la colonización redujo el comercio a productos básicos de primera necesidad. El desarrollo interno del territorio americano los hizo autosuficientes en productos agrícolas o ganaderos. Ahora demandaban mercancías manufacturadas: telas, ropa, quincallería, hierro, etc. cuyo volumen era inversamente proporcional a su costo. Es decir, que una flota más reducida podía tener mucho más valor que una muy voluminosa de los años primeros del siglo XVI. Este cambio comercial produjo, indudablemente, un doble deterioro al monopolio español. Por una parte brindaba una mayor posibilidad para ocultar la carga y por otra los productos que interesaban en el mercado americano debían adquirirse en países extranjeros, muchas veces enemigos.

Aunque el trasfondo de todo esto es algo más profundo que le simple venalidad de unos funcionarios, no cabe duda que su actuación ayudó a sostener tal situación. Se empleó el soborno no sólo en los puertos americanos, sino también en Sevilla y, sobre todo, en Cádiz. ⁷⁹ La menor vigilancia en este último y el aumento de las toneladas del navío que en él se preparaba eran las vías más claras de este tipo de fraudes, hasta el punto que después de la denuncia de la flota de 1624, el consulado de Sevilla pidió que a Tierra Firme fuera cada año una flota más pequeña, lo más de 2.500 toneladas, 2.000 a cargar en Sevilla y 500 en Cádiz porque «...en Cádiz se cargan muchas mercaderías sin registro...». ⁸⁰

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Por una real cédula de 1594 se ordena a los oficiales reales de Tierra Firme que no traten ni tengan ningún género de granjería so pena de muerte y perdimiento de bienes. A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 2, pág. 66. El fiscal Bartolomé de Morquecho acusaba de soborno a los que despachaban las flotas en Sevilla y Cádiz. Véase nota 39.

⁸⁰ Parecer del prior y cónsules. Sevilla, 19 agosto 1624. A. G. I., Consulados, 1. El gobernador de Panamá, Juan de Vivero, señalaba el puerto de Cádiz como el lugar donde se cometían los grandes fraudes, porque en él no cargaban vecinos,

Una vía bastante usada para evitar los impuestos fue la carga de mercancías en los galeones que acudían por la plata. El negocio era ya escandaloso en los primeros años del siglo XVII y da motivo a una serie de denuncias por parte de todas las autoridades indianas, tanto peninsulares como coloniales, que cubren, prácticamente, la primera mitad de la centuria.⁸¹ En 1609 la Audiencia de Panamá denunciaba estos fraudes y acusaba a los propios generales de encubrirlos valiéndose de artimañas y de la fuerza de las armas. Describe los abusos de todo tipo cometidos por los soldados y el miedo de los vecinos y aun de los propios oficiales reales que se sentían cohibidos por la amenaza de hombres armados. En cierta ocasión, un oficial real fue agredido por un soldado en la plaza pública de Portobello al intentar requisar mercancías sin registro.⁸² Incluso era costumbre muy antigua que soldados y marineros pusieran tenderetes con alguna ropa, zapatos o alimentos.⁸³ No se pueden precisar los negocios de la tropa en la feria pero es de suponer que su intervención fuera más abultada de lo que se piensa.

¿Quiénes intervenían, en realidad, en este fraude permanente? Las acusaciones son muy serias y no respetan categorías ni dignidades. Los oficiales reales de Panamá cuentan que en la flota de don Jerónimo de Portugal, en 1609, llegaron muchas mercancías sin registros y que en una casa hallaron un baúl con cuarenta y siete piezas de Holanda, seis de jergueta y diez de ruán. También en la que vivía Gaspar de Vargas, piloto mayor y maestro de plata de la capitana, hallaron en una bodega vino, cera, jabón y fardos de lienzo. El propio don Jerónimo de Portugal se opuso al inventario y

sino agentes de los extranjeros. Denuncia casos concretos: en una nao de 1.000 toneladas despachada en Cádiz, maestro Cristóbal Pérez Marca, que llegó en 1621, no se llevaba de registro más de diez millones de maravedíes cuando en realidad el valor de la carga era más de un millón de pesos. Panamá, 16 enero 1622. A. G. I., Panamá, 17.

⁸¹ Parte de estos informes y denuncias se encuentran en A. G. I., Indiferente, 2.663. También en Consulados, libro 1, y en cartas de la Casa de Contratación al Consejo. Sevilla, 23 de agosto de 1622 y 21 de noviembre de 1624. A. G. I., Contratación, 5.173. Véase Kamen, Henry: *La España de Carlos II*. Barcelona, 1981, pág. 215. Según este autor, en 1618, las telas que iban en los galeones, doblaban en volumen a las remesas de las flotas.

⁸² A. G. I., Indiferente General, 2.663.

⁸³ Don Bernardo de Vargas Machuca. Portobello, 29 junio 1607. A. G. I., Panamá, 45.

a la denuncia. Una parte de todo esto se vendió en Panamá y otra pasó al Perú «...por mano de fray Agustín de Carvajal, obispo de Panamá, y de su gente en más cantidad de 100.000 pesos ensayados». ⁸⁴ En la flota anterior, de don Juan de Salas y Valdés, iba como arcediano de Quito, don Gaspar Centurión y Espínola quien pretendió pasar treinta y dos baúles sellados por el Santo Oficio declarándolo como equipaje personal, pero en ellos se encontraron cantidad de telas y libros que se vendieron en almoneda por 6.200 pesos. ⁸⁵ El fiscal de la Audiencia ya mencionado, Bartolomé Morquecho, que anteriormente había sido juez de almojarifazgo en Sevilla y que por tanto conocía bien el negocio, sostenía que, aparte de los funcionarios, en el contrabando intervenían mercaderes peninsulares y extranjeros, soldados, frailes y clérigos. ⁸⁶ Y el gobernador Juan de Vivero, entre las soluciones que se le ocurrieron para evitar el contrabando proponía una que no debe sorprendernos después las denuncias que antes mencionábamos: que se cambiaran capitanes y ministros de guerra con los de la mar Océano porque «...esto de arraigarse todo género de ministros en una misma parte es hacerse diestros de las veredas que serían mejor que ignorasen». ⁸⁷

Después del asiento de avería con el Consulado en 1618, es la propia Casa de la Contratación, en voz de su presidente, quien confirma estas acusaciones. Don Pedro de Marmolejo en un amplio informe acusa al Consulado de todo tipo de fraudes valiéndose de todos los que de una forma u otra intervenían en la Carrera de Indias: de los maestros de plata, porque ellos mismos eran mercaderes —en 1620 fue en este cargo Francisco de Mandojana, comerciante poderoso y uno de los administradores del asiento de avería—; de los ministros de armadas y flotas que se convertían

⁸⁴ Los oficiales reales de Portobelo. 29 mayo 1609. Balbas al rey. Panamá, 26 enero 1610. A. G. I., Panamá, 34 A.

⁸⁵ Los oficiales reales de Portobelo, 29 mayo 1609. A. G. I., ibídem.

⁸⁶ El licenciado Bartolomé Morquecho. Panamá, 6 octubre 1608. Un personaje de este mismo nombre —desconozco si se trata de de la misma persona— fue consejero de Indias y presidente de la Casa de Contratación. Tenía mala fama entre los comerciantes sevillanos. Véase Granero, J. M.: *D. Miguel de Mañara*. Sevilla, 1961, pág. 70.

⁸⁷ Panamá, 16 enero 1622. A. G. I., Panamá, 17.

en mercaderes y eran capaces de desviar las naos antes de entrar en Sanlúcar para descargar la plata en navíos extranjeros; y, en fin, de los ministros inferiores de la Casa —alguaciles, escribanos, guardas, etc.— a los que compraban continuamente.⁸⁸

Como puede verse, tal situación requería una aceptación tácita por parte de los órganos superiores. Es impensable que la Casa de Contratación o el Consejo de Indias estuvieran ajenos a estas anomalías. En realidad, todo era un desorden más bien aparente. A los avisos recibidos de los funcionarios panameños el Consejo contestaba «...que no se hiciera novedad por el tiempo y cuidado con que viven los mercaderes».⁸⁹ Y la Casa de Contratación es suficientemente explícita en una carta dirigida al Consejo en 1622, parte de cuyo texto transcribimos porque ratifica de forma contundente lo que acabamos de afirmar:

«...son los casos tan graves y están en tan apretado estado las cosas del comercio y en la carrera de Indias se han introducido tantos abusos, que lo uno y lo otro dificulta el remedio infinitamente. Y así, señor, lo que nos parece en cuanto a las ocultaciones que hacen los cargadores de las Indias y en las cosas que registran que se disimulen y pase porque de apretar esta materia o hacer novedad sería poner en condición que se acabase el trato y el comercio de los naturales de estos reinos».

Y con respecto a las alcabalas añadían:

«Y en cuanto al fraude que se sigue a este derecho por la cautela que los mercaderes tienen en hacer las escrituras de las mercaderías que venden fiadas por la razón dicha acerca del primer punto, somos también de parecer que en esto no se haga novedad sino que se disimule como con lo demás pues no está el tiempo para otra cosa».⁹⁰

⁸⁸ Informe de don Pedro Marmolejo, 1618. A. G. I., Indiferente, 2.664.

⁸⁹ Contestación del Consejo a los oficiales reales de Panamá, 1625. A. G. I., Panamá, 34 A.

⁹⁰ La Casa de Contratación al Consejo. Sevilla, 23 agosto 1622. A. G. I., Contratación, 5.173.

Es decir, que nadie se llamaba a engaño. Era el tributo que la Corona tenía que pagar por la hipoteca que siempre tuvo con el comercio sevillano. Las continuas incautaciones de la plata de particulares, la muy frecuente apropiación de navíos y los continuos acosos de las flotas que se recrudecían en épocas de guerra debían ser compensados de alguna manera y la única forma posible fue la de una política permisiva. Por eso, cuando en el año 1624 se hace la denuncia de la flota —que en seguida comentaremos— se produce en Sevilla una auténtica conmoción. El agente del Consulado en Madrid recomienda que se escriba al Conde-Duque de Olivares a Barcelona, advirtiéndole que esta denuncia podía ser la destrucción del comercio y que existiendo la costumbre de evaluar la flota en bastante más de lo que se declaraba no veía por qué se maravillaban de que se hallasen más mercancías de las registradas porque no había «...ley que diga dónde está el tope». ⁹¹

En efecto, para contrarrestar los fraudes que se pudieran cometer a causa de la prohibición de abrir los fardos, en la aduana de Sevilla no se aforaban los navíos por el título que daba el cargador, sino por el valor que daba el almojarife o el evaluador que actuaba en cada momento. «De forma que montando 50 de derechos el fardo que registran le añaden por la vehemente sospecha lo que le parece conforme al asiento que en esto está en costumbre, juzgando que en el dicho fardo van algunas cosas por registrar y conforme a esta resolución imaginaria se cobran y pagan los derechos en la Aduana y lo mismo en las Reales Cajas de Indias». ⁹²

En Portobelo para hacer el avalúo de las flotas solían juntarse los oficiales reales, el gobernador y, ocasionalmente, algún personaje de paso en Panamá, como por ejemplo, en la de 1621, que asistió a la junta el príncipe de Esquilache, virrey del Perú, de viaje a España. ⁹³ En los últimos años del siglo XVI el evalúo se hacía según el precio medio del valor de los productos que se vendían en

⁹¹ Don Gonzalo Romero al Consulado. Madrid, 8 septiembre 1626. A. G. I., Consulado, 110.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ A. G. I., Panamá, 34 A.

Tierra Firme.⁹⁴ Pero poco a poco el porcentaje con que se gravaban los productos que llegaban de España fue subiendo en la proporción que se calculaba el fraude. De esta forma la flota de 1601 se evaluó un 75 % más de lo que venía registrado, las de 1603 y 1605, un 50 % más, las de 1608, 1610, 1612 y 1614 un 75 %, la de 1616 un 85 %, la de 1617 un 90 %, las de 1618 y 1619 un 75 %, la de 1620, un 50 % y las de 1621 y años sucesivos, un 100 % excepto la de 1624 que se avaluó a un 90 %.⁹⁵ Son escasos los datos que pueden esclarecer el criterio empleado para hacer el avalúo. Sólo los autos que describen la celebración de estas juntas aportan los diferentes pareceres de los oficiales o del gobernador manejándose cantidades entre el 300 % y el 100 %. Por ello, pienso, quizá de una manera un tanto simplista, pero con apoyo documental, que las fluctuaciones en el porcentaje aplicado estaban sujetas, en general, a un mayor o menor rigor de los oficiales de turno o a una mayor o menor presión e influencia de los mercaderes.⁹⁶ Un factor más a tener en cuenta a la hora de cualquier cuantificación y, en definitiva, una nueva complicación para poder llegar a unas cifras aproximadas de lo que en realidad fue el monto de las flotas de Tierra Firme.

Después de este análisis donde se han manejado datos, se han analizado situaciones y se han hecho algunas conjeturas, surge con más fuerza la pregunta clave ¿cuánto era, en realidad el monto del fraude? ¿Se puede conocer con cierta aproximación? Es un hecho probado, que en lo referente a la plata que llegaba de Indias, las cifras que aporta la documentación de cónsules extranjeros modifican notablemente las cifras oficiales que se venían manejando, y que los envíos de metal en la segunda mitad del si-

⁹⁴ Real cédula a los oficiales reales de Tierra Firme. Madrid, 22 septiembre 1579. A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 B, pieza 1, pág. 54.

⁹⁵ Relación de lo que han valido los almojarifazgos desde 1601 a 1621. A. G. I., Panamá, 34 A.

⁹⁶ Parece que cuando llegó a Portobelo la flota del año 1624 se anunció que el avalúo se haría al 150 %. Entonces se decidió hacer una derrama entre los mercaderes a fin de recaudar 2.000 ducados para el tesorero, don Cristóbal de Balbas. Después de esto la flota se evaluó al 90 %. Proceso contra Balbas por cohecho. 1625. A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 M, pieza 2, págs. 1 y sigs.

glo XVII no fue ni mucho menos tan baja como se pensaba.⁹⁷ Se habla de que en la década de los ochenta, las flotas, un año con otro, traían veinte millones de pesos y para el último decenio se da como probable una cantidad de ciento treinta millones de pesos.⁹⁸

Esta evidencia ha modificado los criterios de algunos autores con respecto a la tan traída y llevada crisis del siglo XVII de forma que, marcando aún más el paralelismo entre América y España, la retrotraen a fines de la década de los veinte de manera que la sima estaría entre 1640 y 1650.⁹⁹ Sin embargo, recientes estudios demuestran que en los grandes núcleos americanos no se acusaban síntomas de crisis. Las minas del Perú y de México, con algunas fluctuaciones coyunturales, seguían produciendo a buen rendimiento, por lo menos hasta 1680¹⁰⁰ y las remesas de caudales desde el Callao a España, a excepción de los años 1620 y 1621, se

⁹⁷ Para el comercio en este periodo véase García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América 1650-1700*. Sevilla, 1980 y *En torno a la reactivación del comercio indiano*. «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXXVI, págs. 251-286. Sevilla, 1979. En este artículo se habla de cifras muy elevadas. En 1673 la Casa de la Contratación calculaba que el valor de los géneros que se enviaban a Nueva España podrían representar de 4 a 8 millones de pesos y lo cargado en los galeones de Tierra Firme entre 10 y 20 millones (pág. 272). Basándose en fuentes de cónsules franceses se afirma que en las dos últimas décadas del siglo XVII las flotas de Tierra Firme solían traer de 25 a 30 millones de escudos (notas 58 y 59). Estas cifras coinciden y aun sobrepasan la de Girard, Albert quien con su obra *Le commerce française à Seville et Cadix au temps des Habsburg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI et XVII siècle* (París, 1932) ofreció nueva luz sobre una época poco conocida y abrió la posibilidad de examinar las cifras comerciales desde otra óptica distinta a la oficial.

⁹⁸ Domínguez Ortiz, Antonio: *Los caminos de la plata...*, pág. 817. Estas cifras tan elevadas no coinciden con las oficiales. Según un trabajo de Encarnación Rodríguez Vicente elaborado con datos de las cajas reales (*Los caudales remitidos desde el Perú a España por cuentas de la Real Hacienda. Series estadísticas, 1651-1738*. Actas del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas) a España sólo se enviaba un 20 % de los ingresos totales del virreinato que en todo este periodo supuso una cantidad de 36.910.556 pesos.

⁹⁹ Domínguez Ortiz, Antonio: *Los caminos de la plata...*

¹⁰⁰ Véase Brading, D. A. y Harry E. Cross: *Colonial Silver Mining: Mexico and Peru*. H. A. H. H., vol. LII, núm. 4, 1972, págs. 545-579 y Bakewell, Peter: *Registres silver production in the Potosi distric, 1550-1735*. «Jahrbuch für gesechichte von Sttat, Wirtschaft und gasellschaft Lateinamerika», vol. 12, Colonia, 1975, págs. 67-103. Estos dos estudios recogen la mayor parte de la bibliografía sobre este tema. Vid. también Kamen, Henry, op. cit., págs. 210-219.

mantienen por encima del millón de pesos sin que se adviertan grandes caídas aún en las propias fuentes oficiales.¹⁰¹

Por tanto parece que, a estas alturas, no resultaría indicado hablar de crisis general por el aparente declive del comercio. Máxime cuando el contrabando se había quintuplicado en unas cuantas décadas. Alsedo y Herrera señala su apogeo durante el reinado de Felipe IV como fórmula inventada por los mercaderes para no pagar el impuesto de avería.¹⁰² En un trabajo relativamente reciente Céspedes del Castillo apunta que a mediados del siglo XVII el volumen del contrabando se cifraba en un 50 %.¹⁰³ Pues bien, parece que el comercio ilegal a través de las flotas de Tierra Firme fue mucho más que todo eso. Algo bastante más profundo que un intento de evasión fiscal. Fue un «statu quo» establecido entre el comercio sevillano y la Corona de forma que las cifras que aparecen en las cuentas oficiales son como la punta de un iceberg cuyo volumen es imprevisible.

IV. La realidad en el tráfico: el contrabando de una flota

Sin entrar en detalles sobre la totalidad de los gravámenes que el comercio con Indias debía soportar —asunto bastante conocido y citado entre los historiadores del tráfico atlántico— es necesario insistir en la cuantía de estos gravámenes que podía suponer un

101 Bancora Carreño, Carmen: *Las remesas de metales preciosos desde El Callao a España en la primera mitad del siglo XVII*, «Revista de Indias», núm. 75. Madrid, 1959, págs. 35-38, pág. 85. Según la relación que dio el almirante de la armada de 1624, Tomás de Larraspuru, ese año los galeones transportaron la plata siguiente: De Tierra Firme, 1.680.769 de pesos para el Rey y 6.660.226 para particulares. De Nueva España, 866.000 para el Rey y 2.794.000 para particulares. En frutos y productos iban 830.506 pesos. Es decir, un total de 12.831.501. El mismo Larraspuru, denunciaba que para no pagar avería y para evitar el peligro de que fuera requisada al llegar a Sevilla, muchos mercaderes se arriesgaban a trasladar la plata en los navíos mercantes. A. G. I., Indiferente, 2.665.

102 Alsedo y Herrera, Dionisio: *Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones para los puertos de Tierra Firme y retardación de flotas para los de Nueva España y de la continuación de los registros de los particulares en los tiempos de la paz como en los de la guerra*. En *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII, deducidas de las obras de D. Dionisio Alsedo y Herrera*. Publicadas por don Justo Zaragoza. Madrid, 1883, págs. 437-525, pág. 461.

103 *América Latina Colonial hasta 1650*. México, 1976, pág. 85.

mínimo de un 27 % de lo declarado en España.¹⁰⁴ Y es necesario insistir en ello porque el aumento progresivo de los costes de exportación causaba, irremediablemente, un incremento del fraude. Era un círculo vicioso difícil de romper: la Corona, conocedora de la existencia de fuertes evasiones fiscales, pretendía resarcirse con la creación de nuevos impuestos que tuvieron sus orígenes a fines del siglo XVI y durante toda la primera mitad del XVII —Lonja, Extranjería, San Telmo, Infantes, Media Annata, etc.—; como contrapartida, los comerciantes no encontraban otra solución que emplear todo tipo de argucias para declarar lo menos posible.

En general se ha estimado —como antes advertíamos— que lo declarado podía ser la mitad o un tercio del total. En el caso concreto que vamos a tratar —la flota de 1624— sólo se declaró poco más de un 14 % de lo que en realidad se registró. Según las cuentas presentadas en Portobello, después de la denuncia que se hizo de la flota, resultó que ésta llevaba mercancías por valor de más de nueve millones de pesos, de los cuales muy cerca de ocho millones iban sin registro.

a) *La flota de 1624*

Nada hace pensar que la flota de 1624 fuera diferente a las demás. Con una capacidad de 6.030 toneladas repartidas en trece navíos, no es, desde luego, la más voluminosa del período. Y nos atreveríamos a decir, apoyándonos en las cifras del impuesto de almojarifazgo y tonelaje¹⁰⁵ y la relación que, lógicamente, se debe establecer entre ellas, que tampoco es la más sospechosa de que se hubiera realizado un fraude fuera de la norma. En este sentido hay otras más llamativas, como por ejemplo la de 1621 que con 19 navíos y 7.070 toneladas sólo declaró un registro de 364.350 pesos.

Tampoco las actas de las juntas celebradas por el Consulado para preparar esta flota reflejan la más mínima variación con respecto a las de otros años. Si acaso un cierto interés en acelerar los

¹⁰⁴ Parecer del presidente de la Casa de Contratación, 1673. A. G. I., Contaduría, 643. Apud. García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español...*, pág. 84.

¹⁰⁵ Véase cuadro número 2.

trámites de embarque porque, al parecer, iban un poco retrasados, sobre todos los navíos equipados en Cádiz. Ese año se había hecho un embargo general de las mercancías llegadas de fuera del reino y se obligó a los mercaderes a que dieran fianzas abonadas de que pagarían lo juzgado y sentenciado sobre ellas.¹⁰⁶ Para ayudar al factor de la Contratación, Luis de Alcázar, el Consulado envió al cónsul, Salvador Gómez de Espinosa.¹⁰⁷

Hay que advertir que, aunque generalmente no figuran sus nombres en los registros, los miembros más destacados del Consulado tenían una fuerte participación en todas las flotas. Concretamente, el propio Gómez de Espinosa, era copropietario junto con Antonio Anfriano Vicentelo y Juan de Campo —que figura como maestre— de la nao capitana «Nuestra Señora de la Candelaria»¹⁰⁸ y tenía fuertes sumas encomendadas a su sobrino Baltasar de Espinosa¹⁰⁹ que aparece como propietario del galeón «Nuestra Señora del Rosario».¹¹⁰

En la nao «San Salvador», m. Francisco de Candía, que había arribado a Gibraltar por falta de carena, estaban interesados los cargadores más relevantes del momento¹¹¹ y su escribano había re-

106 La Casa al Consejo. Sevilla, 9 enero 1624. A. G. I., Contratación, 5.173.

107 Junta del Consulado, 11 marzo 1624. A. G. I., Consulados, libro 2.

108 Escritura entre Salvador Gómez de Espinosa y Antonio Anfriano Vicentelo en la que se declaran dueños por mitad de las dos tercias partes de la nao Nuestra Señora de la Candelaria. La otra tercia parte pertenecía al capitán Juan de Campo, vecino de Sevilla. Sevilla, 7 enero 1624. APS., Escribanía de Mateo Díaz, libro 5, pág. 598. Esta nao volvió cargada de plata, figurando como maestre de la plata el propio Juan de Campo. A. G. I., Contratación, 2.218. Tanto Gómez de Espinosa como Antonio Anfriano son nombres destacadísimo del comercio sevillano.

109 Baltasar de Espinosa se declara deudor de su tío en ciertas encomiendas y transacciones realizadas en América con un tal Julio Carleto, y un Fernando de Saavedra, ambos vecinos de Guatemala, Agustín de Castañeda, vecino de Trujillo, y don Fernando de Castilla y Rivera, fiscal de Guatemala, copropietario con Gómez de Espinosa de la nao capitana que fue a Honduras en 1621. Escritura de Baltasar de Espinosa en favor de su tío Salvador Gómez de Espinosa. Sevilla, 2 febrero 1624. APS., Escribanía de Mateo Díaz, libro 5, pág. 610.

110 Chaunu, H. y P.: Op. cit., tomo V, pág. 66.

111 Citaremos a algunos de ellos: el veinticuatro Fernando María Melgarejo, Rodrigo de Badillo, Adrián de Legaso, Diego de Almonte, Tomás Mafara, Pedro de Godoy Pereña, Antonio de Turises, Juan de Vertis, Juan de Munive, Antonio de Turises, Martín de Tirapu, Jerónimo de Orozco, Adrián de Legaso, Hernando de Almonte, etc. El cargador más fuerte de dicha nao era un tal Juan Lozano, perulero, cuyo representante en Sevilla era Manuel Gramajo. Juntas sobre la arribada de la nao de Francisco de Candia. Sevilla, 6 abril, 7 y 12 de mayo y 12 de junio de 1624. A. G. I., Consulado, libro 2.

cibido el dinero para la fianza de Antonio Lorenzo de Andrade, miembro destacado del Consulado.¹¹² En las varias juntas que se realizaron para tratar de esta arribada se decidió que su reparación se debía costear con cierta aportación de cada uno de los interesados, porque se tenía la sospecha de que el navío salió de Borrego¹¹³ mal carenado intencionadamente. Esta nao partió finalmente en conserva de la flota de Nueva España y llegó a Portobello tres meses después que el resto de la flota de Tierra Firme. Juan Lozano, principal cargador de ella, la estaba esperando en Portobello después de un acelerado viaje en un navío de aviso preparado para tal fin.¹¹⁴

Hay que pensar, desde luego, en un fortísimo control sobre las flotas por parte de los cargadores, muy por encima del que pudiera ejercer la Casa de Contratación; hecho que debe tomarse como tónica general durante la mayor parte del siglo XVII.

En marzo de 1624 la flota salió de Sevilla para Cádiz y llegó a Portobello, con la excepción del citado navío «San Salvador», el 19 de junio. La feria se desarrolló con una celeridad inusitada, pues el día 8 de julio la flota y los galeones, con la plata, partieron para Cartagena.¹¹⁵ En un cortísimo período de tiempo, apenas veinte días, se realizó la descarga de unas mercancías de un elevadísimo costo y se embarcó plata por valor de más de siete millones de pesos. No es extraño, pues, que se llevaran a cabo irregularidades de todo tipo. Lo que sin duda, sí resulta extraño es que para denunciar estas

112 Escritura del escribano de la nao San Salvador. A. P. S., 1624. Escribanía de Mateo Díaz, libro 5. Las naves La Candelaria y Nuestra Señora del Rosario habían pertenecido a la avería antigua y en octubre de 1623 el todopoderoso Pedro de Ledesma ordena a la Casa que se vendieran. La venta de estas naos dan ocasión de conocer el mundillo de intereses que existía detrás de cada flota. Su precio osciló entre los 22.000 y 24.000 ducados y aparecen como compradores o fiadores una serie de personajes totalmente vinculados con el comercio de Indias, vecinos la mayoría de San Bartolomé, Santa María la Blanca y San Nicolás, algunos de los cuales ya han sido mencionados: Antonio y Pedro Lorenzo de Andrade, Salvador Gómez de Espinosa y Antonio Anfriano. Expediente sobre venta de galeones. A. G. I., Contratación, 90.

113 Borrego es un lugar situado junto al río Guadalquivir entre la Isla y Puebla, en donde se carenaban los barcos que salían de Sevilla. Aparece citado en un documento de 1662 que recoge Pulido Rubio, José en *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, 1950. El nombre del lugar aún se conserva. Debo agradecer esta información al profesor Domínguez Ortiz.

114 Junta del Consulado, 26 abril 1624. A. G. I., Consulados, libro 2.

115 Los oficiales reales al rey. Portobello, 10 julio 1624. A. G. I., Panamá, 34 A.

irregularidades, el contador, Cristóbal de Balbas,¹¹⁶ esperara seis meses. En efecto, hasta los primeros días de enero de 1625, cuando parte de las mercancías ya habían partido del puerto de Perico hacia Lima,¹¹⁷ Balbas no hizo su denuncia formal. ¿Qué ocurrió durante esos seis meses? ¿Qué intereses se ponen en juego durante ese tiempo? ¿Qué movió al contador a efectuar una denuncia precisamente en ese año, cuando nada hace sospechar que las circunstancias fueran muy distintas a las de otros? La respuesta no es fácil, porque debieron influir causas bastante más complejas que las que reflejan los documentos. Pero es interesante examinar algunos rasgos de esta denuncia y del protagonista de ella que, si bien no van a aclarar definitivamente las dudas, van a ayudar a conocer la estructura social y los mecanismos administrativos que rodeaban una feria en el itsmo de Panamá.

b) *Una denuncia y un personaje polémicos*

Las intenciones de la denuncia de Balbas no quedan claras, ya que ésta aparece mezclada con una acusación de cohecho por parte de los mercaderes de la flota hacia el mismo factor. Esta acusación origina un voluminoso proceso llegado al Consejo,¹¹⁸ gracias al cual se ponen de manifiesto los mecanismos ocultos del tráfico y la veracidad de las acusaciones que antes se han recogido.

Parece que los hechos ocurrieron de este modo: para evitar que la flota se avaluara demasiado alta, los mercaderes deciden hacer una derrama por la que Nicolás de los Reyes¹¹⁹ recaudó mil

116 La ortografía del apellido de este personaje es dudosa. El hecho no tendría importancia si este apellido no hubiera dado lugar a un nuevo impuesto en la Carrera de Indias: el impuesto de Balbas. Tanto el apellido como el impuesto aparecen en la documentación indistintamente escrito con «b» o con «v» o con ambas. Como en la firma original del contador aparece con dos «b», es la grafía que hemos adoptado.

117 Requerimiento de Balbas y contestación de los otros oficiales reales. 27 de enero de 1625. A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 B, pieza 1, pág. 20.

118 Este proceso ocupa tres gruesos legajos del A. G. I., en la sección Escribanía, de Cámara, leg. 451 A, B, C. En él está recogida la denuncia completa de esta flota por lo que se citará repetidas veces. También hay abundantes noticias sobre esta denuncia en A. G. I., Panamá, 1.

119 Nicolás de los Reyes, portugués, mercader y destacado miembro del Consulado sevillano, posiblemente perulero, fue junto con Juan Lozano el cargador más fuerte de esta flota. Véase cuadro en Apéndice.

ducados para entregárselos a Balbas. Como esta cantidad no bastara, el propio general Tomás de Larraspuru recomendó llegar hasta los dos mil ducados con los cuales se consiguió que la cantidad aplicada al avalúo se rebajara considerablemente.¹²⁰

A la llegada del navío «San Salvador», que se había detenido en Gibraltar, nuevamente surgen problemas con Balbas. Decidió visitar el navío como hacía con los que llegaban sueltos, «entre años», fuera de las flotas: abriendo los fardos uno a uno. Como solución inmediata los interesados en esta nao decidieron reunir otros dos mil ducados para obligar otra vez al factor, pero, según las acusaciones, Balbas no se contentó con ellos, y aumentó sus exigencias. Parece que presionó para que se le perdonara una deuda de unos treinta mil reales que Juan Lozano le había prestado para poder hacer el viaje de España a Panamá. En realidad, el factor debía estar necesitado de dinero. Había tenido que permanecer ocho años en la Corte para rehabilitar su nombre después de los cargos que se le hicieron en 1616.¹²¹ Ante esta nueva exigencia, los mercaderes deciden acusarlo ante la Audiencia quien manda encarcelar al contador. Entonces Balbas decidió presentar la denuncia de los fraudes de la flota. De todas formas en la documentación no queda claro quién agredió primero, si los flotistas o Balbas. La denuncia de este último aparece añadida, por petición del propio contador, al pleito incoado por la Audiencia.

¿Quién era este hombre que tanto quehacer estaba dando? Creemos que es hora de detenerse un poco en él porque, sin duda, fue un personaje clave del momento. Su experiencia en el tráfico del istmo debía ser amplia; no en vano había desempeñado el cargo de tesorero de Panamá desde 1606 a 1616.¹²² Estos diez años le habían dado la posibilidad de relacionarse estrechamente con la sociedad panameña no sólo por su matrimonio con doña María

¹²⁰ Véase nota 87.

¹²¹ Habiendo muerto el factor de Tierra Firme, Juan de Nava de la Fuente, el Consejo propuso como único candidato a don Cristóbal de Balbas por los daños que le resultaron de la sentencia de Ovalle en 1616 como consecuencia de sus encuentros con el gobernador Valverdi de Mercado. Consulta del Consejo. Madrid, julio 1623. A. G. I., Panamá, 1.

¹²² Méritos y servicios de Balbas. Escribanía, 451 B, pieza 2 pág. 174 vts.

de Vargas Carvajal ¹²³ sino por su estrecha amistad con los personajes más influyentes del momento. ¹²⁴ Provenía de una familia de conquistadores. Su abuelo, Pero López de Balbas, un hidalgo que había acompañado a Grijalva a la isla de Cozumel y que estuvo con Cortés en la entrada de Tenochtitlán, murió pobre en Santo Domingo. ¹²⁵ Legó a su nieto su carácter emprendedor y aventurero, que se manifiesta en la serie de pleitos en que se vio envuelto. Denunciador del contrabando de dos flotas —la de 1610 a cargo de don Jerónimo de Portugal y de la de 1624 a cargo de don Gaspar Acevedo— sufrió a su vez duras acusaciones. Además de la anteriormente mencionada, Balbas salió bastante malparado de una pesquisa que en 1610 le tomó Juan Suárez de Ovalle, fiscal de la Audiencia de México. Fue culpado por retener ciertas cantidades de la Real Hacienda, pedir dinero prestado a los receptores de alcabala, dejar pasar al Perú a muchos mercaderes de la flota de 1608 sin pagar almojarifazgos, etc. ¹²⁶ Es decir, siempre por temas relacionados con soborno o cohecho. Aunque fue condenado a suspensión de oficio y a no volver a ejercer como ministro en la Audiencia de Panamá —además de 400 ducados de multa—, ¹²⁷ su influencia en la corte debió ser fuerte porque consiguió volver al Istmo a pesar de la sentencia condenatoria de 1616. Después del

123 Ignoro si su apellido Vargas está relacionado con la familia Vargas Machuca muy vinculada a Portobello. Una hermana de doña María de Vargas, doña Mencía, estaba casada con el capitán Juan de Coronado, alcalde mayor de Portobello y ejercía de teniente de Balbas. A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 2, págs. 646-649 y 483 A, pieza 1, págs. 61-64.

124 Podemos señalar su estrecha amistad con los poderosos comerciantes y regidores Andrés y Baltasar Cortés de la Serna, Juan Fernández Madrid, don Tomás de Quifiones, Sebastián Antonio de Prado, con el alguacil mayor de Panamá Agustín Franco y su cuñado Diego de Silva Campofrío, alcaide de la Casa de las Cruces, y con Pedro de Medina y Lison, castellano y sargento mayor. Estos fueron también sus fiadores al tomar posesión como factor. A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 2, págs. 196 y sigs. y 646-649.

125 A. G. I., ibidem, pág. 174. Francisco A. de Icaza en *Conquistadores y pobladores de Nueva España. Diccionario autobiográfico sacado de los textos originales* (Madrid, 1923, tomo I, pág. 22) consigna que era natural de Alcaraz, hijo legítimo del licenciado Antón de Zamora.

126 Este proceso contra Balbas se encuentra en A. G. I., Escribanía de Cámara, 383 A.

127 Las sentencias del Consejo de fecha de 13 abril 1616, están en la Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 2.348, fols. 465-468.

proceso de 1625, por el que fue enviado preso al Consejo, pudo salir absuelto con una sentencia totalmente favorable.¹²⁸

No había pruebas lo suficientemente válidas para aceptar el cohecho del que había sido acusado¹²⁹ y el Consulado se encontraba impotente para recurrir. El nombre de Balbas fue reivindicado aunque no pudo ser restituido en su cargo por el riesgo que supon-dría la vuelta a Panamá.¹³⁰ En vista de ello se le nombra, a peti-ción propia, corregidor de Zacatecas,¹³¹ cargo que ocupa sólo unos años, pues muere en 1629 ó 1630.¹³²

Personaje que se movía en la Corte con bastante soltura, tuvo fácil acceso al Consejo de Indias, al Conde-Duque de Olivares y al propio Rey. Logró convencer a todos de la veracidad de su denuncia hasta el punto que fue la causa de un enfrentamiento directo del presidente del Consejo y el representante del Consulado, Adriano

128 La sentencia dada por el Consejo el 20 de mayo de 1626 le absuelve de todos los cargos presentados por la Audiencia de Panamá y le restituye los salarios y bienes embargados. A. G. I., Escribanía de Cámara, 956.

129 Carta del agente del Consulado en Madrid, 28 abril 1626. A. G. I., Consu-lados, 110.

130 Se temía por su integridad física por el malestar creado entre los merca-deres. A. G. I., Panamá, 1.

131 El 18 de julio de 1626 el Consejo avisó haber recibido un memorial con los méritos de Balbas y la petición de un oficio de corregidor de Zacatecas, Potosí o México, y que mientras cumplía este cargo se le podría proveer de otro de su oficio en Lima o México ya que el de Panamá debería dejarlo por riesgo de su vida. Se le nombró corregidor de Zacatecas. Poco más tarde, en octubre, y no contento con este nombramiento. Balbas pide que el cargo le sea otorgado por ocho años, beneficio que no otorga el Consejo (A. G. I., Varias Consultas. Guada-lajara, 1). La ambición y audacia de Balbas en sus exigencias ante el Consejo da idea de la seguridad en sí mismo. Antes de que se resolviera la sentencia sobre su acusación de soborno, lo encontramos solicitando un hábito de Santiago para dar como dote a su hija. Tampoco esta petición fue atendida. (Consulta de 20 de abril de 1626. A. G. I., Panamá, 1).

132 No tengo seguridad si Balbas llegó a ocupar efectivamente este cargo, pero, desde luego, ostentó el título de corregidor de Zacatecas desde 1627 hasta 1630. Peter Bakewell en su obra *Minería y sociedad colonial. Zacatecas, 1546-1700*. (Méxi-co, 1976) no lo menciona y, basado en una Consulta del Consejo, asegura que desde 1605 a 1632 de los siete corregidores que actuaron en Zacatecas sólo uno había tenido un cargo anteriormente en América y que los otros seis fueron militares o regidores de Sevilla o de Granada (véase pág. 181). Creo que en esa consulta citada por Bakewell no se mencionan los sujetos que ocuparon el cargo, sino los que fueron propuestos. De todas formas hay otra consulta de 8 de mayo de 1630 en la que se presentan varios nombres para ocupar el cargo de corregidor de Zaca-tecas por muerte de don Cristóbal de Balbas. A. G. I., Guadalajara, 1.

de Legaso.¹³³ Ya se ha mencionado su sólida posición en Panamá y sus relaciones con la élite comercial del istmo.¹³⁴ No obstante, a pesar de ello, o quizá por ello mismo, se enfrentó con la Audiencia, del mismo modo que anteriormente se había enfrentado con el gobernador Valverdi de Mercado.¹³⁵ En este sentido, podríamos inscribir a don Cristóbal de Balbas en la nutrida nómina de funcionarios que consiguen relacionarse con la élite local y cuya posición les lleva a continuos enfrentamientos con el poder instituido. ¿Cabe pensar, entonces, que la denuncia de don Cristóbal iba dirigida a defender los intereses de los comerciantes panameños, mercados por la intrusión de los peruleros? ¿Se puede sospechar de una Audiencia cómplice y encubridora de los fraudes mercantiles de las flotas?¹³⁶ Es muy difícil aventurar una respuesta hasta que no se estudie en profundidad el papel del funcionariado en un lugar tan peculiar como fue el istmo de Panamá,¹³⁷ pero desde luego se debe pensar que intereses bastante complejos debieron influir en esta denuncia, la cual iba a conmocionar los cimientos del sistema establecido. Denuncia cuya veracidad quedó ampliamente demostrada por los papeles presentados ante el Consejo y corroborada por algunos funcionarios limeños.¹³⁸

133 En una carta que Legaso escribió al Consulado, cuenta cómo al intentar abordar al presidente del Consejo éste le contestó con acritud que los excesos habían sido demasiados. A. G. I., Consulados, 110.

134 Véase nota 115.

135 Consulta del Consejo proponiendo a Balbas como factor de Panamá. Madrid, 1 julio 1623. A. G. I., Panamá, 1.

136 Los oidores de la Audiencia, sin tener jurisdicción para ello, ordenaron desembarcar las haciendas retenidas en el puerto de Perico para que pudieran ser embarcadas al Perú a pesar de la denuncia formal del oficial real «...y que los fiscales de la dicha Audiencia no hicieron las diligencias que debieran, antes disimularon cosa tan grande, con que todos dieron lugar a que pasasen las dichas mercaderías... ayudando y fomentando la parte de los defraudadores». Consulta del Consejo. Madrid, 21 marzo 1626. A. G. I., Panamá, 1. Los fiscales de la Audiencia de Panamá que actuaron en este asunto fueron don Sebastián de Céspedes y luego don Juan de Alvarado Bracamonte, A. G. I., real cédula a don Francisco Manso. Madrid, 19 noviembre 1626. Escribanía, 451 C, pieza 16.

137 El presente trabajo es un avance de otro más amplio que estoy preparando sobre comerciantes y burócratas en las ferias de Portobello.

138 El fiscal de la Audiencia de Lima se muestra escandalizado por los fraudes cometidos en la flota de 1624 de cuyas mercaderías, parte fueron desembarcadas en Paíta y Santa al huir de navíos enemigos. Lima, 30 mayo 1625. A. G. I., Panamá, 1.

c) *Contrabando de la flota de 1624*

En varias relaciones bastante dignas de crédito se apoyó Balbas para hacer su denuncia. Desde la cárcel, donde lo había confinado la Audiencia por la acusación de cohecho, realizó toda una serie de diligencias para conseguir las certificaciones necesarias en las que apoyar su acusación. Pudo reunir una copia de los registros de la flota, otra del libro del recaudador de alcabalas donde quedaban reflejadas las ventas realizadas en Portobelo y, por último, una relación pormenorizada del alcaide de Cruces donde se detallan minuciosamente todos y cada uno de los fardos y mercaderías pasados al Perú. Con todo ello, Balbas confecciona una prueba testifical de bastante verosimilitud; prueba que después de ser examinada por el Consejo se admitió que podría estar algo exagerada pero que, desde luego, los fraudes habían sobrepasado todos los cálculos. Documento insólito, de una importancia indudable, porque permite conocer el fraude efectivo de las flotas, de las cuales, según se ha podido ver a lo largo de este trabajo, la de 1624 no constituye una excepción.^{138 bis} Es difícil encontrar la denuncia de una flota completa, porque, como el mismo Consulado decía al Consejo en una carta de 18 de marzo de 1626, «...es novedad tan grande que es fuerza ser la mayor que en Tierra Firme se haya visto...».¹³⁹ Es necesario, por tanto, prestar a estos documentos la máxima atención. Para mayor claridad he construido un cuadro, que incluyo en Apéndice, del cual se puede deducir, entre otras cosas, lo siguiente:

1.º La inmensa proporción del fraude que en esta ocasión llega a alcanzar más de un 85 %.

Las cifras de la flota, según la denuncia, son las siguientes:

^{138 bis} Es muy difícil encontrar documentación que responda a una anomalía como es el caso que nos ocupa, pero existe un tipo especial, poco estudiado pero que se da con cierta frecuencia, que es la que emana de los naufragios ocurridos en el Atlántico. Lo poco que se ha investigado sobre estas fuentes viene a darnos la razón en nuestras afirmaciones. Cualquier cargamento que se rescataba después de un naufragio, a pesar de lo que se perdía, era tres o cuatro veces superior al registro. Véase Flores, Angeles: *Naufragios en el golfo de Cádiz*. «Actas de las II Jornadas de Andalucía y América», Sevilla, 1984, pág. 133.

¹³⁹ A. G. I., Panamá, 1.

LAS FERIAS DE PORTOBELLO

47

CUADRO III

<i>Valor de las mercancías registradas (en ps. de a 8)</i>	<i>Valor de lo vendido en Portobelo</i>	<i>Valor de lo pasado por la Casa de las Cruces</i>
1.385.297	1.081.000	8.259.422
<i>Valor total de la flota</i>	<i>Valor total del fraude</i> ¹⁴⁰	
9.340.422	7.955.124	

Con tales cifras se derrumban todas las posibles previsiones que se habían manejado sobre el monto del fraude en el comercio marítimo. Es lógica la sorpresa e indignación de los miembros del Consejo al comprobar las consecuencias que la política de permisividad había tenido. El control de la Casa de Contratación y de los oficiales reales sobre las flotas era, prácticamente, nulo.

2.º El escaso relieve de la feria de Portobelo como centro distribuidor de las mercancías importadas al Perú y como nudo central del comercio Sevilla-Lima. La distribución de la venta fue la siguiente:

CUADRO IV

	<i>Pesos</i>	<i>%</i>
<i>Valor de las mercancías vendidas en Portobelo</i>	1.081.000	11'57
<i>Valor de las mercancías pasadas a Perú</i>	8.250.422	88'43
Total del valor de la flota	9.340.422	100

Es indudable que si las ventas en la feria sólo representaron el 11'57 % del valor de la flota hay que admitir su escasa repercusión y su papel de «decorado oficial» de un comercio que se encauzaba por otros derroteros.

¹⁴⁰ Datos tomados del cuadro incluido en apéndice. Todas las estimaciones que, en adelante, se hagan sobre la flota de 1624 están sacadas de él.

Es interesante tener en cuenta la actividad de los mercaderes o consignatarios de la flota —69 en total, oficiales o clandestinos— y su ámbito de actuación. Para mayor claridad se ofrece el siguiente cuadro:

CUADRO V

N.º MERCADERES

<i>Destino</i>			<i>Venden en Portobelo</i>		<i>Declaran en Cruces</i>	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Que van al Perú	53	76'76	17	24'63	36	52'17
Vuelven a España	16	23'24	16	23'18	—	
Total	69	100	33	47'81	36	52'17

CANTIDAD DE MERCADERÍAS EN PESOS

<i>Registro</i>			<i>Vendidas en Portobelo</i>		<i>Pasadas a Perú</i>	
(A)			(B)			(C)
	<i>Cantidad</i>	%	<i>Cantidad</i>	%	<i>Cantidad</i>	%
Que van al Perú	1.211.641	87'47	602.715	55'7	8.259.422	100
Vuelven a España	173.656	12'53	478.283	44'3	—	—
Total	1.385.297	100	1.081.000	100	8.259.422	100

CANTIDAD DE MERCADERÍAS EN PESOS

Sin registro

$$(B + C - A)$$

	<i>Cantidad</i>	%
De mercaderes que van al Perú	7.650.495	96
De mercaderes que vuelven a España	304.624	4
Total	7.955.124	100

Es decir, que un 76'76 de ellos pasaron a Perú la mayor parte de sus mercancías y realizaron los mayores fraudes. De ellos sólo un 24'63 % desempeñaron su papel en la feria y el resto sólo registró sus mercaderías en la casa de las Cruces. El 96 % del contrabando fue realizado por ellos.

Es de destacar aquí el importante papel representado por la casa de las Cruces, lugar de almacenamiento de las mercaderías transportadas por las canoas del Chagres en espera de ser llevadas a Panamá a lomos de mulas. En ella, los mercaderes se veían obligados a consignar bastante detalladamente el número de mercancías para poder luego reclamar sus respectivos lotes. Teniendo en cuenta que el alcaide de Cruces era un funcionario real,¹⁴¹ es necesario pensar, que esa enorme diferencia entre el registro y lo realmente embarcado al Perú era un hecho reconocido y admitido por los funcionarios del istmo. De ahí lo insólito de esta denuncia concreta.

3.º La concentración en unas pocas manos de la mayor parte de la carga registrada y sin registrar. Entre cinco mercaderes Juan Lozano, Pedro y Juan Fernández Orozco, Nicolás de los Reyes, Francisco Monel y Jorge Fernández llevaron un monto total de 2.950.440 pesos lo que supone un 31'58 % del total de la flota. Juan Lozano, quizás el mayor cargador de esta flota, perulero, con encomiendas de mercaderes peruanos¹⁴² llevaba registrados 88.096

141 El alcaide de Cruces era en este momento un tal Diego de Silva Campofrío, cuñado de un mercader poderoso, Agustín Franco, dueño de barcos del río Chagres, recaudador de las alcabalas e íntimo amigo de Balbas. Ambos cuñados eran portugueses.

142 El papel de Lozano en esta flota aparece un tanto oscuro. Sabemos seguro que tenía un poder de un mercader peruano, Bartolomé González, para emplear en Sevilla «...e otras partes de los reinos de España en cantidad de 40.000 pesos de plata ensayados... por cualesquier cargazones y memorias de mercaderías y otras cosas que en mi nombre y para mí pueda comprar y compre al fiado de las personas y los precios que se concertare...». (Poder a Juan Lozano. Lima, 18 mayo 1623. A . P. S., Escribanía de Mateo Díaz, libro 4, pág. 469). Pero sus encomiendas debieron ser cuantiosas y sus compras a crédito bastante gruesas. Parte de los mercaderes de la flota llevaban escrituras contra él por valor de 348.080 pesos. (A. G. I., Escribanía, 451 B, pieza 1, pág. 17) y parece que a su cargo iban cerca de 500.000 pesos aparte de una cantidad similar en el navío de Candia. La sociedad formada por Juan de Campo, Antonio Anfriano y el capitán Baltasar de Espinosa, encomendero a su vez de su tío Salvador Gómez de Espinosa (véanse notas 99 y 100) operaba de alguna manera bajo el crédito de Lozano pues todos aparecen como acreedores suyos. Era familiar del Santo Oficio.

pesos, vendió en Portobelo 112.000 y pasó por la aduana de Cruces 507.500. Los hermanos Fernández Orozco, que entrarían más tarde a formar parte de la élite comercial sevillana,¹⁴³ registraron 90.404 pesos, vendieron en la feria 80.000 y pasaron por la Casa de las Cruces 506.430; Nicolás de los Reyes, portugués con carta de naturaleza de 1624, miembro del Consulado y, como los anteriores perteneciente a la oligarquía comercial,¹⁴⁴ registró 81.625 pesos, vendió en la feria 4.960 y pasó al Perú 661.996; los otros dos, Francisco Monel y Jorge Fernández fueron también bastante arriesgados. El primero con un registro de 87.098 pesos, pasó por Cruces 653.322 después de haber vendido en Portobelo 48.000; el segundo con un registro de 48.000 pesos vendió en la feria 36.000 y pasó al Perú 591.192. Es decir que sobre lo registrado llevaron demás un 707 %, 648 %, 717 %, 805 % y 1.096 % respectivamente. Cantidades que, sin duda, sobrepasan todos los límites previstos.

Y, desde luego, estos cinco mercaderes, elegidos como muestra por ser los que mayor cantidad de mercancías llevaron, no son los mayores evasores. Hubo casos en que el fraude supuso un 3.000 %. Por ejemplo, un tal Hernando Vázquez Romero que, con una cantidad registrada de 2.237 pesos, pasó por la Casa de las Cruces mercancías por un valor de 191.563 pesos. Eso sin contar los cargadores absolutamente clandestinos, que no aparecen ni en los registros ni en las cuentas de las alcabalas, pero que pasaban al Perú impunemente. En esta flota fueron dieciséis de estos individuos que ni llevaron nada registrado a su nombre ni actuaron en la feria. Podemos conocer sus nombres, que están recogidos en el cuadro del Apéndice, porque aparecen en la relación del alcaide de Cruces. Gracias a ésta se pueden conocer también algunos de los

¹⁴³ Como prestamista del impuesto de Balbas, que aparece a consecuencia del indulto que el rey concede al Consulado y que más adelante vamos a tratar, aparece un don Jerónimo Orozco, prior en 1627 y 1632, veinticuatro de Sevilla y Caballero de Calatrava, pariente sin duda, de estos hermanos Orozco que aparecen en la flota de 1624. De todas formas en dos juntas celebradas por el Consulado en 1651 y 1663 con los interesados en el impuesto de Balbas aparecen Pedro Fernández Orozco y Juan Fernández Orozco (A. G. I., Consulados, libros 5 y 6) los cuales más adelante consiguen hábitos nobiliarios. Véase nota 54.

¹⁴⁴ Fue uno de los prestamistas del impuesto de Balbas. Véase nota 153.

géneros más usuales pasados al Perú. El gran porcentaje de la carga eran las telas que se guardaban en fardos, cajones o baúles. Queda siempre la incógnita de su contenido porque tampoco aquí se abrían. Se avaluaban con el nombre genérico de «mercaderías» y se valoraban según el volumen o peso: a 300 pesos los fardos y cajones y a 3.000 los baúles y unas cestas de sedas llamadas «pozuelos». Además de las telas y ropas costosas que viajaban en estos bultos bien envueltos y cerrados, los mercaderes llevaban fuertes cantidades de cera, almendras, herraje, clavazón, acero y alguna canela.¹⁴⁵

V. Reacción ante la denuncia: consecuencias

La reacción del comercio ante la denuncia de Balbas es inmediata. Ya hemos visto cómo en Panamá se pone en movimiento toda la maquinaria administrativa para evitar la catástrofe que se produciría en caso de ser detenidos los navíos dispuestos en el puerto de Perico para viajar a las costas peruanas: la intervención de la Audiencia, el arresto y embargo de bienes de Balbas y el voluminoso proceso que se le sigue, son buena prueba de la fuerza de los mercaderes en el istmo panameño. Pero la reacción en la metrópoli, donde se conmocionan la mayor parte de las instituciones y las más altas instancias del Estado, están poniendo de manifiesto hasta qué punto unos mecanismos comerciales ideados para obtener el máximo rendimiento fiscal, se habían ido convirtiendo en algo totalmente obsoleto. Tanto en Panamá como en España, se conocían y admitían los fraudes como un mal menor ante la posible bancarrota del comercio al que, las cargas impositivas y los embargos de dinero, tenía materialmente asfixiado. De ahí lo insólito de la denuncia de Balbas. ¿Fue este personaje el instrumento del que se valió la Corona para dar un toque de atención a los abusos de los cargadores? ¿Entraba esta denuncia dentro de los planes del Conde Duque de obtener dinero de los más poderosos? Es bastante significativa una nota del Rey de febrero de 1626 en la que da su

¹⁴⁵ La relación completa pormenorizada de todo lo que pasó por Cruces en Escribanía, 451 B.

opinión personal sobre el tema. Después de darse por enterado de la denuncia, dice textualmente:

«...será bien que habiendo oído el Consejo al dicho D. Cristóbal, proceda en el negocio con la atención posible nombrando persona o personas de muy entera satisfacción para que se sustancie la causa con los interesados, pues cuando por haber ya pasado el tiempo y la ocasión haya dificultad para la más plena averiguación de la causa y para juntar los denunciados, se podría, conforme a la disposición del negocio, tomar alguna composición y tratar de prevenir los daños en lo venidero como en cosa de tan grande importancia, en que irá también mirando el Consejo, aplicando los medios más convenientes atendiendo al que ofrece D. Cristóbal de Balbas. Y porque se me ha referido que contra el dicho D. Cristóbal hay otra denuncia sobre que por inteligencias y negociaciones procedía en su oficio con menos cuidado y rigor del que fuera menester y que se entiende que ésta se hizo ya por vía de torcedor por los interesados en la que él hizo, se supendiera por ahora».¹⁴⁶

Curiosa actitud ante un hombre acusado de cohecho y enviado preso al Consejo por la Audiencia panameña. Según el cónsul Adriano de Legaso, Balbas tuvo gran influencia con el Conde-Duque y, aunque el Consejo intentó echar tierra al asunto, fue él quien consiguió que se nombrara un juez para actuar en Sevilla.¹⁴⁷

En efecto, el Consejo se da cuenta inmediatamente de los inconvenientes que se podían plantear. Después de manifestar su rechazo a «...hurto tan grande y tan general y de tanto atrevimiento...» expresa su temor y contesta a la nota del Rey en estos términos:

«Pero contra los inconvenientes referidos conviene por otra parte otros tan grandes que algunos conviene disimular este exceso como se ha hecho hasta aquí y sólo tratar del remedio para lo venidero. Porque se confiesa que en este negocio están interesados

¹⁴⁶ A. G. I., Panamá, 1.

¹⁴⁷ Cartas del 21 de octubre y 26 de noviembre de 1626. A. G. I., Consulados, 110.



Lámina 7.—Plano de Panamá realizado por Nicolás Cardona, 1632. B. N. M., Mss. 2.468, fol. 81.



Lámina 8.—Grabado procedente de la *Nueva Relación de los Viajes de Thomas Gage*, dominico inglés, que asistió a la feria de Portobelo de 1637. (Edición de Amsterdam de 1694). Representa una escena típica de las ferias.

todos o la mayor parte de los cargadores y mercaderes de Sevilla, de Tierra Firme, del Perú y aun de las provincias de las Charcas y más arriba porque todos envían a emplear a España y casi todos están comprendidos en los nombres y cabezas contra quien es esta denuncia».

Continuaban manifestando su opinión de lo improcedente que resultaría hacer una investigación en Sevilla, donde se pasaban momentos críticos, o en Indias, donde los «peruleros» habrían distribuido sus encomiendas por los más lejanos y desperdigados lugares y donde una serie de incautaciones y embargos sería una auténtica catástrofe.¹⁴⁸

Cinco días después de esta consulta, el Consejo, adjuntando unas cartas recibidas del Consulado, advertía que el prior y cónsules habían comenzado a recelar de esta denuncia «...que de ello podría resultar el dejar de cargar la flota que se está aprestando para Tierra Firme, o lo que sería peor, dar órdenes para que no les venga del Perú plata temiendo que se les haya de embargar». Insistían en los inconvenientes de una investigación en Sevilla pero al mismo tiempo advertían de la necesidad de presionar a los comerciantes de alguna manera con el fin de abrir la posibilidad de llegar a un concierto con el que obtener un indulto.¹⁴⁹

La perplejidad del comercio de Sevilla ante la denuncia fue tal, que en la mente de sus dirigentes no cabía la necesidad de hacer méritos para obtener ningún tipo de perdón. Niegan la veracidad de la denuncia pero hacen constar sus derechos aun en el caso de que ésta fuese auténtica. El acuerdo tácito entre comerciantes y Corona está perfectamente explicado en el párrafo que se transcribe inmediatamente. Su interés justifica su extensión.

«Pero dado caso que las denuncias que con siniestra intención ha hecho, fuesen ciertas —decía el Consulado— y que en ella se hallase materia bastantísima, sea servido V. M. de darnos crédito y fiar de nuestra palabra y celo... y sea servido de considerar que en esta aduana, a las mercaderías que van de aquí,

¹⁴⁸ Consulta del Consejo. Madrid, 21 marzo 1626. A. G. I., Panamá, 1.

¹⁴⁹ Madrid, 26 marzo, 1626. A. G. I., ibídem.

se las carga a 100 por 100 y a 150 por 100 de derechos y que esto que verdaderamente parece severidad y rigor, en llegando las cargazones a Tierra Firme crece más 80 y 100 fuera de los 150 referidos... de suerte que suponiendo éste por verdadero antecedente bien se sigue una consecuencia cierta y es que estos excesos y crecimientos no se cargaran ni se impusieran si todas las haciendas fueran debajo de registro: no van todas registradas, luego el fin de la imposición y crecimiento aquí en Castilla por los administradores de los derechos reales y allá por los oficiales reales de V. M. es para que sirva de equivalencia a aquellas mercaderías que se presume ir fuera de registro. Si esto pasa de esta suerte, si V. M. lo permite, si se disimula y si es estilo introducido muy despacio; y si justamente se contemporiza con los cargadores y, en cierto modo, es un género de compromiso y conveniencia entre V. M. y sus vasallos en que tácita y implícitamente iguala y ajusta con estos crecimientos lo que se entiende falta a sus reales derechos; y si sobre todo esto no ha sido una vez sola la que aquellos vasallos de allá y nosotros en su nombre hemos reclamado en el Real Consejo de los ecesos, rigores y puntualidades con que los oficiales reales crecen las imposiciones, que puede servir de indicio para entender que son terribles y que las quejas son sanas supuesto que todo está menoscabado ¿qué calidad, que buen fin y dirección en servicio de V. M. y bien común pueden tener estas denuncias y la ruina y averiguaciones que D. Cristóbal pretende?». ¹⁵⁰

¿A qué venía ahora este tipo de denuncia?, se preguntaba con razón el Consulado. Desde luego hay que tener muy en cuenta los años en que se produjo. Toda la década de los años veinte se caracteriza, en la política financiera de la Corona, por una búsqueda obsesiva de fondos por otras vías que no fueran las tradicionales castellanas. Hay una clara intención de conseguir que todos los reinos españoles y todas las clases pudientes contribuyeran a los gastos del Estado. ¹⁵¹ Con la misma intención de obtener ganancias

¹⁵⁰ Carta del Consulado. Sevilla, 18 marzo 1626. A. G. I., Consulados, 110.

¹⁵¹ Véase para este tema la magnífica síntesis publicada por John Elliot: *La península ibérica, 1598-1648*, en *Historia del Mundo Moderno*. Cambridge University Press, tomo IV, págs. 305-331.

rápidas se mantuvo una política monetaria que devaluó la moneda de vellón un 50 % con el consiguiente perjuicio para el comercio y operaciones bancarias.¹⁵²

Por todo ello, cualquier posibilidad de obtener, por vía rápida, una considerable cantidad de plata, era bien recibida. Pero para el comercio sevillano corrían años difíciles: en 1621 el Rey embargó la octava parte de toda la plata y el oro que llegó para particulares; en 1623 se perdieron dos galeones del marqués de Cadereita y otro de la flota de Oquendo que les supuso casi tres millones de ducados. Por último, y para colmo de desdichas, en 1626 hubo en Sevilla una fuerte inundación que estropeó casi la totalidad de los frutos llegados de América, almacenados cerca del río.¹⁵³

Así las cosas, el Consejo veía el peligro que podría suponer la visita a Sevilla de un pesquisidor, recelo que era compartido por el presidente de la Casa, Conde de Puebla. No obstante, y más para obligar al Consulado que para culpar a los defraudadores, el 19 de noviembre de 1626 se dio una real cédula al licenciado Alonso Manso de Zúñiga para que acudiera a aquella ciudad a averiguar la verdad de la denuncia.¹⁵⁴ Le acompañaría Balbas, al que se le concedieron licencias de armas para él y sus criados. Además debería ser protegido por el propio juez.¹⁵⁵ Tal estado de ánimo había en la ciudad hispalense, que se temía seriamente por su vida. Y el asunto no era para menos. Estaba claro que de llevarse a cabo el castigo que las leyes dictaban sería la total ruina del comercio sevillano. Por eso, ante la inminencia de una pesquisa formal el

152 Una completa panorámica sobre la devaluación del vellón se da en un informe sobre el pago del derecho de Balbas. Sevilla, 17 febrero 1798. A. G. I., Consulados, 1.148. De todas formas este tema queda ampliamente tratado por A. Domínguez Ortiz en *Política y Hacienda de Felipe IV*. Madrid, 1960. Posteriormente ha sido estudiado por la mayoría de los autores que tratan el siglo XVII español.

153 El Consulado al rey pidiéndole que no envíe juez a Sevilla. Sin fecha. A. G. I., Consulados, 110. Sobre la inundación de 1626 hablan todos los cronistas de Sevilla del siglo XVII. Citaré, por su novedad, *Memorias de Sevilla. Noticias sobre el siglo XVII*. Edición preparada por Francisco Morales Padrón. Sevilla, 1981, pág. 51.

154 A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 C, pieza 16.

155 Consulta de 16 noviembre 1626. A. G. I., Panamá, 1.

Consulado, por medio del conde de Puebla, ofreció por el indulto, 150.000 ducados.

Al Consejo de Indias le pareció bien tomar esta cantidad y pidió al Rey que se pusiera «perpetuo silencio sobre la denuncia hecha por el dicho D. Cristóbal de Balbas... y que de ninguna manera se admita denuncia de otra flota alguna, ni de parte de ellas de todas las que hasta hoy se han cargado a las Indias...».

Pero esta cantidad no pareció suficiente. Y entonces la Corona emplea, como tenía por costumbre en estos casos, una política, entre chantaje y regateo, con la que presiona hasta el último momento para sacar el máximo posible.¹⁵⁶ Se le dice al juez Manso de Zúñiga que, para presionar al Consulado, «...continúe las diligencias sin llegar a rigores...» consigna que el letrado cumplió fielmente y con toda celeridad llegando a ocupar en el caso a más de cincuenta escribanos. Por fin, por cédulas despachadas el 25 y 30 de enero de 1627 el Rey acepta una cantidad de 206.000 ducados como indulto «...por el aprieto en que se halla el comercio, respecto de las grandes pérdidas que tuvieron los años pasados y lo que convenía disimular lo pasado y prevenir lo venidero».¹⁵⁷ De este dinero, 200.000 ducados serían para el Rey y los otros 6.000 para don Cristóbal de Balbas y los gastos de la pesquisa de Manso.

Para poder servir con estos 206.000 ducados, el Consulado obtiene el permiso de pedir dinero prestado con un interés del

¹⁵⁶ Son frecuentes las presiones al comercio aprovechándose de la corrupción existente. Además del caso que comentamos hemos podido ver otros similares. Por ejemplo, en 1630, la Corona pidió al comercio 1.200.000 ducados. Como el Consulado ofreciera sólo 1.000.000, se les da un auténtico ultimátum de que si no entregaban 1.100.000 ducados se les embargarían 1.719.000 escudos de 10 reales de la avería gruesa que estaban depositados en la Casa de Contratación (Junta del Consulado. Sevilla, 22 septiembre 1630. A. G. I., Consulados, libro 2, págs. 187 y sigs.). O el indulto concedido el año 1651 de 140.000 pesos que recoge Veitia en su obra, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (libro I, capítulo XVII), el cual presenta idénticas características: intervención del fiscal, don Bartolomé de Morquecho —que lo había sido de la Audiencia de Panamá—, sobre supuestos delitos de contrabando y ayuda a los rebeldes portugueses, ofrecimiento por parte del Consulado de una cierta cantidad para obtener el indulto, presiones del juez para obtener mayores beneficios y aceptación final de la cantidad máxima ofrecida. Todo este asunto es tratado en las Juntas del Consulado de 1651. A. G. I., Consulados, libro 5.

¹⁵⁷ Consulta del Consejo. Madrid, 8 enero 1627. A. G. I., Panamá, 1.

10 % que se iría pagando con un nuevo impuesto sobre la avería de un 1 % que más tarde se convertiría en un 1'5 %. Este nuevo impuesto que siguió cobrándose hasta 1660, es el que se conoce con el nombre de impuesto de Balbas.¹⁵⁸ De esta forma se liquida un asunto espinoso y se consolidan las bases del control comercial por parte del consulado sevillano, que venía gestándose desde épocas anteriores.¹⁵⁹

Esta política comercial, mediante la que prácticamente se permitía la corrupción, era conocida por la mayoría de los funcionarios metropolitanos y coloniales. Un fiscal de la Audiencia de Lima, a propósito precisamente de la flota de 1624 se expresaba de esta manera:

«...Lo cierto señor es que esta armada vino cargada y que esta ciudad y tierra se llenó de ropa luego que toco en las costas; que los escribanos, veedor y contador no tienen libros ni razón cierta de esta carga, que ninguno ha sido autor mentado. Díseme en particular que no conviene tan escrupulosa y exacta diligencia; que lo mismo se hace en el mar del Norte. Yo he pedido lo que siento y debo de justicia al oficio, cargando los odios y asiento que la verdad no tenga su lugar. Y que el delito quede sin castigo y la avería y el almojarifazgo defraudado con solas excusas aparentes».¹⁶⁰

Es decir, que se aceptaba como mal menor, una situación que se estaba dando, de hecho desde hacía bastante tiempo. El consulado consolidó su fuerza sobre el comercio con Indias que quedó prác-

158 Sobre la implantación del derecho de Balbas, vicisitudes de su cobranza y «hombres de negocios» que intervinieron en el préstamo, hemos presentado recientemente una ponencia a las III Jornadas de Andalucía y América, con el título: «Los gravámenes de la carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas». Dicho trabajo está en imprenta.

159 Una muy clara exposición sobre la paulatina hegemonía consular en el comercio de Indias, en Collado Villalta, Pedro: «El consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la carrera de Indias, 1591-1608». Actas de las II Jornadas de Andalucía y América. En prensa.

160 El fiscal de la Audiencia de Lima, Luis Enríquez, 30 mayo 1625. A. G. I., Panamá, 1.

ticamente bajo su control. Habían conseguido una hegemonía por la que, desde luego, hubieron de pagar un alto costo.

A partir de entonces van a conseguir no sólo el control efectivo del tráfico sino el resorte que serviría de arranque a su ascensión social. No es casualidad que los hábitos nobiliarios comiencen a otorgarse a comerciantes a partir de 1628.¹⁶¹ Olivares, dentro de sus proyectos de reforma, buscó dinero donde lo había. Y utilizó para ello los dos medios más eficaces: un punto débil sobre el que poder presionar —admitir solapadamente la corrupción— y un señuelo con el que recompensar servicios prestados —el ennoblecimiento de profesiones que hasta entonces se habían considerado viles.

El poder de los cargadores de Indias en estos momentos era absoluto. No sólo habían conseguido introducirse en las principales instituciones hispalenses sino que controlaron todas las rentas procedentes del comercio sobre las que tenían importantes cantidades en juros, base principal de sus fortunas. Eran también administradores del impuesto de avería, el mayor negocio de España según el parecer de la Casa de Contratación,¹⁶² y que a ellos les iba a suponer algo más que unos simples beneficios: el absoluto control del tráfico —como acabamos de decir— al tener la posibilidad de nombrar los puestos claves de las flotas.¹⁶³ Pero sus actividades no eran simplemente mercantiles. Se habían convertido en sus propios

¹⁶¹ Sobre el ennoblecimiento del comercio véase Domínguez Ortiz, Antonio: *Comercio y blasones. Concesiones de hábitos de órdenes militares a miembros del Consulado en el siglo XVII*. «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXXIII, Sevilla, 1976.

¹⁶² Carta de la Casa al Consejo. Sevilla, 9 de mayo de 1620. A. G. I., Indiferente, 2.664.

¹⁶³ Algunos nombres de los administradores del asiento de avería de 1618, aparecen significativamente repetidos en este trabajo. Son los siguientes: Juan Cerón, veinticuatro de Sevilla, Francisco de Mandojana, maestre de plata en los galeones de 1625, Pedro de Avendaño Villela y Tomás Mañara. Consiliarios y Consejeros: Alonso de Alarcón, Bartolomé Vivaldo, Hernando de Almonte, Juan de Neve, Fernán López Ramírez, Jerónimo de Orozco, Jerónimo Gil de Cuéllar y Martín Sanz de Ubago. Informe de don Pedro Marmolejo. (A. G. I., Indiferente, 2.664). Martín Sanz de Ubago, destacado miembro del Consulado fue el padrino de don Miguel de Mañara, célebre hijo de Tomás Mañara. Véase Granero: *D. Miguel...*, pág. 87.

banqueros¹⁶⁴ y en sus propios navieros.¹⁶⁵ Algunos eran miembros de auténticos clanes familiares que alargaban sus tentáculos hasta Lima pasando irremisiblemente por Panamá.¹⁶⁶

Pero esto no les bastaba. A medida que transcurre la centuria los vemos crecerse más y más e imponerse sobre sus compañeros americanos. En 1666 el virrey del Perú, conde de Lemos, decidió conceder el arrendamiento de las alcabalas de la feria de Portobello al Consulado de Lima. Así se lo comunicó al rey, quien pidió su parecer al Consejo, éste a la Casa y éste a su vez al Consulado sevillano. Ni que decir tiene que decidieron que tal arrendamiento debía quedar en sus manos. En el informe de la Casa de Contratación se dice textualmente:

«...parece que habiendo de ser los contribuyentes de ellas los mismos comerciantes de cuyo cuerpo es cabeza el Consulado de esta ciudad será justo que obligándose ellos a la seguridad de esta contribución sean preferidos a los del Perú».¹⁶⁷

¹⁶⁴ Al estudiar el impuesto de Balbas (véase nota 147) hemos podido comprobar que los préstamos con los que se hacía frente a los donativos e indultos pagados a la Corona eran financiados por ellos mismos. Concretamente los prestamistas de los 206.000 ducados de indulto a la denuncia de Balbas fueron financiados por las siguientes personas: Tomás Mañara, Martín de Tirapu, Juan de la Fuente Almonte, Juan Cerón, Antonio Lorenzo de Andrada, Juan de Neve, Miguel de Neve, Antolín Vázquez, Pedro Ruiz Bustillo, doña María de Herrera, Francisco Contreras Chaves, Antonio Montero de Espinosa, Juan Antonio de Medina, Lope de Olloqui, Gabriel Angel de Yepes, Jerónimo de Orozco, Juan de Munive, Fernando Almonte, doña María de Yrigoyen, Nicolás de los Reyes, Rodrigo Badillo, Juan Pérez Enríquez y Pedro de Rueda Ceballos. A. G. I., Consulados, 1.147. De estos 25, por lo menos 16 eran miembros destacados del Consulado.

¹⁶⁵ Robert Sidney Smith, en su obra *The Spanish Guild Merchand a history of the Consulado, 1250-1700*, Durhan, N. C., 1940, cap. VI apunta muy agudamente alguna de estas actividades. También Moreira Paz-Soldán, en su trabajo *El tribunal del Consulado...*, págs. 19-25, da cuenta de algunas de estas actividades y resalta la similitud del Consulado sevillano y el limeño. Sobre esta faceta de los miembros del Consulado, el doctor Collado Villalta presentó un trabajo a las III Jornadas de Andalucía y América, celebradas en La Rábida en 1983.

¹⁶⁶ Por ejemplo los Almonte, apellido más tarde convertido en Domonte. Miembros de la misma familia aparecen en el Consulado de Lima, en el cabildo panameño, en la alcaldía mayor de Sevilla en el cabildo sevillano y en Filipinas. Todo esto está más ampliamente tratado en mi ya mencionado trabajo *Los gravámenes de la carrera...* Véase nota 147.

¹⁶⁷ La Casa al Consejo. Sevilla, 17 de marzo de 1668. A. G. I., Contaduría, 1.507.

En 1680 este arrendamiento parece que le depara pingües beneficios. Por varios documentos cruzados entre el Consejo y la Casa se puede conocer que las alcabalas de Portobelo estaban arrendadas al comercio de Sevilla en 30.000 pesos por cada feria, aunque había noticias que administradas podrían valer 200.000 pesos, poco más o menos. Acordaron que no se hiciera novedad y que se diera a entender al Consulado que «...se hace sólo por atender a su alivio y conservación y a la fineza con que en las ocasiones que a S. M. se le ofrece valerse de tan honrados vasallos acuden y asisten a su servicio». ¹⁶⁸

Cuando se recibió esta carta en la Casa de Contratación, su presidente, el marqués de Montalvo, llamó al prior y cónsules, les dio el mensaje y les dijo lo reconocidos que debían estar con este privilegio a lo que «...ellos quedaron sumamente agradecidos y protestan manifestarlo en todo lo que fuere del mejor servicio de S. M.». ¹⁶⁹

Como puede verse, el pacto Corona-Consulado persistió durante toda la centuria y no es extraño que consiguieran cualquier propósito. En este contexto puede explicarse el asiento de negros que obtuvieron en 1675 como medio de un control aún más riguroso de sus propios privilegios. ¹⁷⁰ Y es también en este contexto en el que debe profundizarse sobre la crisis o no crisis comercial a lo largo de la centuria. Parece claro que, aparentemente, existe una reactivación comercial a partir de 1660 ¹⁷¹ pero hay que preguntarse, ante el panorama aquí expuesto, si esa reactivación no responde más a un cambio de administración que permite una mayor fidelidad de las fuentes fiscales —en 1660 queda suprimido el impuesto de avería— que a un aumento real del tráfico con Indias. No parece

¹⁶⁸ A. G. I., Contaduría, ibídem.

¹⁶⁹ Ibídem.

¹⁷⁰ Vila Vilar, Enriqueta: *El Consulado de Sevilla asentista de esclavos: una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial*, en *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*, tomo I, págs. 181-195. Huelva, 1981.

¹⁷¹ García Fuentes, Lutgardo: *En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II*. «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXXVI, Sevilla, 1979, págs. 251-286. Esta misma teoría aparece claramente expuesta en el libro de Henry Kamen: op. cit., págs. 211-219. Todas sus afirmaciones sobre el fraude y el error a que pueden llevarnos las fuentes fiscales sobre el comercio, coinciden plenamente con nuestro punto de vista.

lógico que un comercio en crisis profunda pudiera haber soportado la pérdida de más de 22 millones de ducados desde 1622 a 1643¹⁷² y haber sobrevivido a la catástrofe. Creo que es imprescindible el estudio detallado del papel de los comerciantes sevillanos, y de su órgano rector, en el siglo XVII para poder hacer afirmaciones definitivas en el terreno del comercio con Indias. Y no sólo en esta faceta. Creo que un conocimiento profundo de la Sevilla del siglo XVII es clave para poder entender el desarrollo económico, social y cultural de la América hispana. Sobre todo de sus ciudades portuarias, en una relación más estrecha con la metrópoli de lo que podríamos pensar si nos atenemos a los medios de comunicación de entonces y pretendemos compararlos con nuestra actual mentalidad.¹⁷³

VI. Algunas consideraciones finales

Antes de terminar, parece oportuno hacer ciertas consideraciones como resumen de todo lo expuesto; consideraciones que no van a ser sino el planteamiento de una serie de cuestiones que pueden servir como hipótesis de futuros trabajos y que, de alguna manera, pueden incitar la curiosidad de los investigadores sobre aspectos cruciales de las relaciones de Sevilla con América.

En primer lugar, conviene destacar la cautela con que deben usarse las cuentas fiscales para un estudio real sobre el comercio por lo menos en el período que hemos examinado. Las cifras que aportan las cuentas de almojarifazgo o alcabala, así como el tonelaje de los navíos, son números poco fiables, que no resisten una crítica seria y que sólo son indicativos teniendo en cuenta la casuística de cada época y lugar geográfico. El monto del fraude a que

172 Carcía Fuentes, Lutgardo: *En torno...*, págs. 151-152.

173 A partir de este trabajo y dentro del contexto general de la investigación más amplia que hemos proyectado, y que anunciamos al comienzo, nos proponemos realizar un estudio exhaustivo sobre 25 personajes clave del comercio sevillano en el momento que aquí se ha planteado, con el fin, no sólo de ofrecer un panorama de la burguesía mercantil sevillana, tan poco conocido en esta centuria, sino como base imprescindible para entender el desarrollo de ciudades portuarias que son clave en el desarrollo colonial indiano, como es el caso de Panamá.

se ven sometidas es imprevisible, muy difícil de cuantificar y bastante más alto de lo que se había estimado hasta ahora. Como se ha podido ver, a lo largo de todo el trabajo, se trata de un fraude institucionalizado hasta tal punto que las cifras que nos han llegado por la vía impositiva pueden dejar de ser aprovechables para cualquier tipo de teoría que se pretenda levantar en base a ellas. Planteamientos que son perfectamente válidos para el siglo XVI, cuando se están poniendo los pilares de la legislación indiana y surgiendo instituciones y relaciones coloniales —como es el caso del monopolio estatal en el comercio—, pueden dejar de serlo en la centuria siguiente cuando la práctica y la experiencia en estas instituciones y en estas relaciones van ideando nuevos métodos y resortes y creando nuevas vías de crecimiento. Si pensamos además que el intervencionismo internacional ha cambiado la geografía política del Caribe; que las necesidades laborales americanas han obligado a la Corona a dejar en manos extranjeras —los portugueses siempre fueron considerados como tales— un comercio tan fuerte y anárquico como fue el de los esclavos negros; que las ganancias en los negocios americanos habían creado una clase poderosa que se agrupaba en torno a unos Consulados para defender sus derechos... podemos deducir que del primitivo monopolio comercial había quedado sólo la fechoría. De ahí, que fuentes que pueden ser sólidas para un estudio sobre el siglo XVI tengan que ser observadas con lupa cuando se trate de épocas posteriores.¹⁷⁴

En segundo lugar, parece obligado resaltar el limitado papel de las ferias de Portobelo dentro del panorama comercial Sevilla-Lima. Debe abandonarse la idea de que éstas podían ser el barómetro del comercio peruano, por lo menos a partir de la primera o segunda década del siglo XVII. Si se mantienen, si siguen en vigor a lo largo de toda la centuria, parece que responden más a la necesidad de cubrir unas exigencias locales, al sostenimiento de una infraestruc-

174 Creemos que todos estos factores deben ser tenidos muy en cuenta a la hora de examinar el comercio atlántico, aparte, por supuesto, del examen de las economías americanas, tal como sostiene José Fontana en la introducción de la obra, *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y Colonias* (Madrid, 1982, págs. XIII-XXIII) en la que realiza una breve síntesis del estado de la cuestión en la historiografía americanista, tema que tocamos varias veces a lo largo de este trabajo.

tura en el Istmo, que a la propia función mercantil que hasta ahora se le había atribuido.¹⁷⁵ De ahí el sombrío panorama que presenta la ciudad de Panamá en estas fechas y su continuo reflejo en la documentación, que puede llevar a pensar en una fuerte contracción comercial.

En tercer lugar hay que tener en cuenta el papel del Consulado sevillano en la carrera de Indias. El control del tráfico, detentado férreamente en la centuria anterior por la Casa de la Contratación, fue poco a poco asumido por un Consulado, dominado por extranjeros,¹⁷⁶ a cambio de unas cantidades de plata de las que la Corona siempre estuvo necesitada. Me parece que no es aventurado afirmar que el monopolio estatal sobre el tráfico es hipotecado en favor de los propios comerciantes. La presencia de los mercaderes indios en la Sevilla del siglo XVII, es un aspecto de suma importancia, tanto para la historia local como para su vertiente americana y espera aún una investigación profunda.

Por último y para terminar quisiera llamar la atención sobre la necesidad de volver a plantearse el fenómeno de la crisis del siglo XVII en América de cuya existencia dudan ya bastantes autores.

ENRIQUETA VILA VILAR

175 Chaunu apunta cómo a partir de 1609 comienzan a notarse ciertas tendencias disgregadoras de la feria de Portobello, y cómo a partir de 1627, merced a los fraudes, su historia será más la historia de la disgregación coyuntural del Atlántico de Sevilla que la propia historia de la feria. *Seville et l'Atlantique...*, tomo VIII, págs. 930-931, nota 4.

176 Es una afirmación generalizada que aún no se ha probado suficientemente. Uno de los arbitristas del siglo XVII, Sancho de Moncada, afirmaba en 1619 que de las diez partes del negocio de las Indias, nueve las hacían extranjeros (Apud. Larraz, José: *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*. Madrid, 1943, pág. 56). Era, en general, la opinión predominante en la época. Pellicer de Ossau en su obra *Comercio impedido* afirmaba que había en Sevilla más de 2.000 casas de hombres de negocios portugueses que tenían conexiones con los puertos del norte de Europa. Desde luego basta echar una ojeada a las Juntas del Consulado para ver la cantidad de nombres extranjeros, españolizados o no, que a ellas asistían. Pero está aún sin estudiar el peso que verdaderamente tuvieron en este organismo mercantil, el grado de arraigo a que habían llegado y a quiénes consideraban extranjeros los autores del siglo XVII. En este sentido hay que tener muy en cuenta el papel de los vascos.

RELACION DEL REGISTRO Y CONTRABANDO DE LA FLOTA DE 1624 *

<i>Mercaderes</i>	<i>Destino</i>	<i>Registro oficial</i>	<i>Vendido en Portobelo</i>	<i>Pasado al Perú por Cruces</i>	<i>Total Sin registro **</i>
1 Juan Ortiz	Vuelve a España	47.297, 2 r.	125.000 ps.		77.702, 6 r.
2 Nicolás de la Peña	»	16.480	50.000		33.580
3 Juan Lozano	Perú	88.096	112.000	537.500	561.404
4 Cristóbal Sánchez Pinilla	Vuelve a España	17.569, 5 r.	50.000		32.430, 3 r.
5 Pedro y Juan Fernández Orozco	Perú	90.404, 4 r.	80.000	506.430	496.025, 4 r.
6 Alonso Salvador	Vuelve a España	2.449, 2 r.	3.871		1.421, 6 r.
7 Nicolás de los Reyes	Perú	81.625, 2 r.	4.960	661.996	595.330, 6 r.
8 Juan de Casanova y Francisco de Eguiguren	Perú	31.497, 2 r.	30.000	158.970	157.472, 6 r.
9 Capitán Antonio de Anfrano	Perú	42.101, 2 r.	18.300	261.090	237.288, 6 r.
10 Juan de Campos	España	28.614, 5 r.	56.000	—	27.385, 3 r.
11 Sancho Ortiz de Moncada	»	37.453, 5 r.	125.000	—	87.546, 3 r.
12 Alf. Juan Martínez de Guarnizo	Perú	18.288, 1 r.	11.000	303.190	295.901, 7 r.
13 Miguel de Osa	Quito	36.253, 2 r.	9.005	218.540	191.291, 6 r.
14 Francisco Monel	Perú	87.098, 5 r.	48.000	653.322	614.223, 3 r.
15 Jorge Fernández	Perú (Lima)	59.532	36.000	591.192	567.660
16 Juan Cristóbal	»	27.673	20.000	166.344	158.671
17 Pedro Osorio	Vuelve a España	5.494	21.500	—	16.006

* El presente cuadro ha sido elaborado en base a una amplia relación, en borrador, de la liquidación que se hizo en Panamá según los registros de las flotas, los libros de alcabalas y la relación del alcaide de Cruces. (A. G. I., Escribanía de Cámara, 451 B, págs. 577-606). Existe otro documento, resumen del anterior, elaborado probablemente por don Cristóbal de Balbas y mandado imprimir para presentarlo al Rey y al Consejo. Una copia está en A. G. I., Panamá, 1. Debo advertir que las cifras que aquí se recogen no coinciden exactamente con este último documento. Se han observado algunas diferencias y se han podido comprobar algunos errores en la suma del documento impreso, por lo que se ha optado por seguir la relación original. Los totales que arroja el segundo documento son los siguientes: Registro oficial, 1.449.864; vendido en Portobelo, 1.238.666; pasado por la Casa de las Cruces 8.062.684. Como puede observarse la diferencia no altera mucho la cantidad global de lo que se introdujo de contrabando.

**

En estas cantidades totales de lo introducido sin registro van descontados los pesos registrados y no vendidos en Portobelo.

LAS FERIAS DE PORTOBELLO

65

<i>Mercaderes</i>	<i>Destino</i>	<i>Registro oficial</i>	<i>Vendido en Portobello</i>	<i>Pasado al Perú por Cruces</i>	<i>Total Sin registro **</i>
18 Bartolomé Guillén	Vuelve a España	4.984	8.750	—	3.766
19 Capitán Francisco Vázquez Rico	»	7.500	7.900	—	400
20 Capitán Juan Ponce	Perú	24.269, 2 r.	35.009	45.200	55.939, 6 r.
21 Luis de Ayala	»	36.696	35.053	219.550	217.907
22 Capitán Antonio de la Cueva	»	30.194	—	252.450	222.256
23 Juan de Vértiz	»	18.320	50.000	—	31.680
24 Alonso García Turises	»	9.817	4.250	107.800	102.233
25 Cristóbal Sánchez de Avilés y Pedro Morena	Perú	12.421	40.000	—	27.579
26 Francisco Escoto	»	7.777	4.900	35.850	32.973
27 Capitán Francisco Fantoni	Vuelve a España	5.404	20.000	—	14.596
28 Salvador Alarcón	Perú	44.108	—	157.360	113.252
29 Domingo de Sarricolea	»	9.149	20.000	—	10.851
30 Hernando Vázquez Romero	»	2.237	—	193.800	191.563
31 Capitán Pedro de Cepeda	Vuelve a España	412	3.000	—	2.588
32 Juan de Quesada	Perú	6.702	—	215.900	209.198
33 Juan Martínez de Uceda	»	72.737	—	287.298	214.561
34 Pedro Díaz de Urbina	»	9.000	—	68.010	59.010
35 Capitán Antonio de Salinas	»	—	5.000	—	5.000
36 Simón Rodríguez	Vuelve a España	—	3.300	—	3.300
37 Cristóbal de Varo	»	—	3.964	—	3.964
38 Francisco Pérez	«	—	3.238	—	3.238
39 Capitán Juan de Villoslada	»	—	20.000	—	20.000
40 López Rico y Miguel López Varo	»	—	16.000	—	16.000
41 Cristóbal Larios	Perú	—	—	2.250	2.250
42 Francisco Núñez Vero	»	—	—	2.400	2.400
43 Cristóbal Pérez Herrera (V.º Panamá)	»	—	—	54.900	54.900

	<i>Mercaderes</i>	<i>Destino</i>	<i>Registro oficial</i>	<i>Vendido en Porto-Belo</i>	<i>Pasado al Perú por Cruces</i>	<i>Total Sin registro **</i>
44	Capitán Alonso Cerrato (V.º Panamá)	Perú	—	—	23.400	23.400
45	Juan de Medina Avila	»	—	—	23.175	23.175
46	Luis Diez Navarro	»	14.254	—	113.710	99.456
47	Pedro de Soria	»	8.132	—	246.920	238.788
48	Capitán Tomás Espínola	»	—	—	49.550	49.550
49	Miguel de Oxirando	»	—	—	38.934	38.934
50	Domingo de Cortabarría	»	—	—	71.610	71.610
51	Jerónimo de Cisneros	»	—	—	181.400	181.400
52	Tomé Mateos	»	21.000	—	77.150	56.150
53	Martín Gidaldo	»	8.750	—	91.450	82.700
54	Diego Ximénez Niño	»	28.000	—	101.550	73.550
55	Francisco de Madariaga	»	—	—	57.728	57.728
56	Francisco Estrada	»	20.000	—	78.000	58.000
57	Cristóbal Millán	»	8.000	—	71.650	63.650
58	Luis de Silva	»	—	—	37.126	37.126
59	Gonzalo Arias Pérez	»	72.500	—	302.050	229.550
60	Capitán Baltasar Malo de Molina	»	70.000	—	138.740	68.740
61	Francisco de las Cuentas	»	25.238	—	227.640	202.402
62	Juan de Alarcón	»	—	—	3.900	3.900
63	Juan Fernández Madrid Juan Cortés (V.º Panamá)	»	11.000	—	25.600	14.600
64	Pedro de Alarcón	»	34.515	—	178.801	144.286
65	Juan Núñez Caldera	»	—	—	4.800	4.800
66	Sebastián de Andía	»	—	—	207.050	207.050
67	Cristóbal de Maux	»	—	—	10.200	10.200
68	Bartolomé Hernández	»	30.000	—	138.550	108.550
69	Francisco Baca	»	14.254	—	57.396	43.142
		Totales	1.385.297, 7 reales	1.081.000	8.259.396	7.955.124, 1 real